



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA Y SOSTENIBILIDAD

Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público. Estudio de casos: vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021

TESIS

Para optar el grado académico de Maestra en Arquitectura y Sostenibilidad

AUTOR

Bachiller De la Torre Puente, Maria Elena

(ORCID: 0000.0001.7034.2880)

ASESOR

Magister Castillo García, Rodolfo Francisco

(ORCID: 0000.0002.0316.5201)

Lima, Perú

2022

Metadatos Complementarios

Datos de autor

De la Torre Puente, Maria Elena

Tipo de documento de identidad del AUTOR: DNI

Número de documento de identidad del AUTOR: 08803457

Datos de asesor

Magister Castillo García, Rodolfo Francisco

Tipo de documento de identidad del ASESOR: DNI

Número de documento de identidad del ASESOR: 25625680

Datos del jurado

JURADO 1: Doctora Fernández Rodríguez, Rosa María, DNI N°09277632,
ORCID 0000.0002.8200.8959

JURADO 2: Magister León Távara, Walter Arturo, DNI N°08225941,
ORCID 0000.0002.7210.7814

JURADO 3: Doctor Madrigal Martínez, Santiago, DNI N°49051088,
ORCID 0000.0001.5034.8564

Datos de la investigación

Campo del conocimiento OCDE: 731207

Código del Programa: 6.04.08 OCDE

Dra. Rosa María Fernández Rodríguez

Presidente

Dr. Santiago Madrigal Martínez

Miembro

Mg. Arq. Walter León Távara

Miembro

Mg. MSc. Arq. Rodolfo Castillo García

Asesor

Dedicatoria

A mi esposo Carlos,
Por su paciencia, apoyo y amor incondicional.

A mi queridísima hija Adriana,
Por ser la gran inspiración de mi vida, la energía intensa y alegría contagiante
que mueven mi mundo.

A mis padres,
Por brindarme la oportunidad de haber accedido a una educación según mi
elección por vocación, como legado de la mejor herencia que se le puede dar a un hijo.

Y a tí, aunque ya no estés aquí,
Por haberme obsequiado tu tiempo.

Agradecimiento

A Dios por sobre todas las cosas,
Por permitirme llegar a cumplir esta meta.

A mi preciosa familia,
Por su aliento y motivación constante.

A mis asesores, el Mg. MSc. Arq. Rodolfo Castillo García y el Dr. Ing. Óscar
Rafael Guillén Valle Ph.D.,
Por su gran apoyo para la elaboración de este proyecto de investigación.

A mis profesores de la Maestría de Arquitectura y Sostenibilidad,
Por los conocimientos impartidos.

A los informantes clave,
Por su buena disposición y generoso tiempo, que contribuyeron con la
realización de las entrevistas.

A todas aquellas y tantas personas que formaron parte de este camino
académico,
Por su valiosa y desinteresada colaboración.

Índice de Contenido

RESUMEN	xiii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN	xv
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 Descripción del Problema.....	1
1.2 Formulación del Problema.....	4
1.2.1 Problema general.....	4
1.2.2 Problemas específicos	4
1.3 Importancia y Justificación del Estudio.....	4
1.4 Delimitación del Estudio.....	7
1.5 Objetivos de la Investigación.....	8
1.5.1 Objetivo general	8
1.5.2 Objetivos específicos	8
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	9
2.1 Marco Histórico	9
2.1.1 El espacio público en el Perú	12
2.2 Investigaciones relacionadas con el tema	14
2.2.1 Investigaciones internacionales.....	14
2.2.2 Investigaciones nacionales.....	16
2.3 Estructura teórica y científica que sustenta el estudio	18
2.3.1 Espacio público	18
2.3.1.1 Atributos primarios de la ciudad para la gente: Elementos del sistema según Jan Gehl	21
2.3.1.2 Tipologías del espacio público	27
2.3.1.3 Actividades peatonales según Jan Gehl.....	32
2.3.2 Componentes o planos contenedores del paisaje del espacio público	38
2.3.2.1 Arbolado viario.....	41
2.3.2.2 “Bordes Blandos” según Jan Gehl.....	46
2.3.3 “La Dimensión Humana” según Jan Gehl	50
2.3.3.1 Criterios de calidad del espacio público - CCEP según Jan Gehl.....	54
2.3.3.2 Calidad del espacio público.....	58
2.3.4 Percepción.....	65
2.3.4.1 “La Percepción” según Jan Gehl: Sentidos, escala y comunicación	66
2.3.4.2 Percepción del espacio público.....	71

2.3.4.3	Percepción del arbolado viario en el espacio público	75
2.4	Definición de términos básicos	77
2.5	Fundamentos teóricos	80
2.6	Variable.....	81
2.6.1	Definición de la variable: Arbolado viario en la calidad del paisaje del espaciopúblico	81
2.6.2	Operacionalización de la variable, Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público	81
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO		83
3.1	Metodología.....	83
3.1.1	Tipo de estudio.....	83
3.1.2	Diseño	85
3.2	Escenario de estudio	86
3.2.1	Localización	87
3.2.2	Ubicación	88
3.3	Caracterización de sujetos	90
3.4	Plan de análisis o trayectoria metodológica.....	91
3.5	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	93
3.6	Mapeamiento	94
3.7	Rigor Científico	95
3.8	Descripción de procedimientos de análisis de datos	96
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....		99
4.1	Descripción de los resultados	99
4.2	Triangulación de instrumentos.....	99
4.2.1	Entrevista	100
4.2.2	Observación	149
4.2.3	Análisis documentalio	161
4.3	Triangulación de técnicas: Teorización de unidades temáticas	168
4.3.1	Categoría C1 - Protección.....	169
4.3.2	Categoría C2 - Confort.....	172
4.3.3	Categoría C3 - Deleite	178
4.4	Triangulación de Métodos	181
4.5	Análisis de resultados o discusión	182
4.5.1	Discusión sobre la protección del arbolado viario en el paisaje de una alameda	184

4.5.2	Discusión sobre el confort del arbolado viario en el paisaje de una alameda	186
4.5.3	Discusión sobre el deleite del arbolado viario en el paisaje de una alameda	188
4.5.4	Discusión sobre la percepción del arbolado viario en el paisaje de una alameda	190
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		191
5.1	Conclusiones	191
5.2	Recomendaciones	201
REFERENCIAS.....		204
ANEXOS		211
Anexo 1: Declaración de autenticidad.....		212
Anexo 2: Matriz metodológica		214
Anexo 3: Matriz de operacionalización.....		215
Anexo 4: Validación de instrumento		216
Anexo 5: Instrumento de la investigación. Guía de la entrevista semi-estructurada.....		222
Anexo 6: Instrumento de la investigación. Guía de observación - bitácora de campo - registros.....		226
Anexo 7: Instrumento de la investigación. Ficha de análisis documental		227
Anexo 8: Transcripción de datos de la investigación		228
Anexo 9: Proceso de codificación		241

Índice de Tablas y Figuras

Lista de Tablas

Tabla 1: Evolución de la Concepción del paisaje.....	11
Tabla 2: Tipologías de Espacios Públicos	28
Tabla 3: Tipologías de Espacios Públicos	30
Tabla 4: Clasificación del Espacio Público	31
Tabla 5: Evaluación de las fachadas de las calles y la actividad a nivel del suelo.....	49
Tabla 6: Características de una buena Ciudad.....	53
Tabla 7: Criterios de calidad del espacio público según actividades peatonales.....	58
Tabla 8: Calidad del Espacio Público.....	65
Tabla 9: Características del paradigma cualitativo, interpretativo y sus dimensiones ...	84
Tabla 10: Codificación de los perfiles	91
Tabla 11: Propósitos de las técnicas e instrumentos de recolección de datos	94
Tabla 12: Triangulaciones y unidad de análisis.....	99
Tabla 13: Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C1 – Protección.....	101
Tabla 14: Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C2 - Confort	108
Tabla 15: Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C3 - Deleite	117
Tabla 16: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C1	122
Tabla 17: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C1	125
Tabla 18: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C1	127
Tabla 19: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C2	130
Tabla 20: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C2	132
Tabla 21: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C2	135
Tabla 22: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC4C2	137
Tabla 23: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC5C2	139
Tabla 24: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC6C2	141
Tabla 25: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C3	143
Tabla 26: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C3	145
Tabla 27: Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C3	147
Tabla 28: Resultado de las observaciones para SC1C1.....	151
Tabla 29: Resultado de las observaciones para SC2C1.....	152
Tabla 30: Resultado de las observaciones para SC3C1.....	153

Tabla 31: Resultado de las observaciones para SC1C2.....	154
Tabla 32: Resultado de las observaciones para SC2C2.....	155
Tabla 33: Resultado de las observaciones para SC3C2.....	156
Tabla 34: Resultado de las observaciones para SC4C2.....	157
Tabla 35: Resultado de las observaciones para SC5C2.....	158
Tabla 36: Resultado de las observaciones para SC6C2.....	158
Tabla 37: Resultado de las observaciones para SC1C3.....	159
Tabla 38: Resultado de las observaciones para SC2C3.....	160
Tabla 39: Resultado de las observaciones para SC3C3.....	160
Tabla 40: Resultado del análisis documental según la Categoría C1.....	162
Tabla 41: Resultado del análisis documental según la Categoría C2.....	164
Tabla 42: Resultado del análisis documental según la Categoría C3.....	167
Tabla 43: Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C1.....	169
Tabla 44: Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C2.....	173
Tabla 45: Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C3.....	178
Tabla 46: Aportes del arbolado viario a los criterios de calidad del paisaje peatonal..	194

Lista de Figuras

Figura 1: Zona de estudio.	7
Figura 2: Los atributos primarios de la ciudad para la gente.....	24
Figura 3: Los elementos del sistema del espacio público.....	25
Figura 4: Los elementos del sistema del espacio público: Alamedas.....	26
Figura 5 : Los elementos del sistema del espacio público: Paseos.....	26
Figura 6: La interconexión entre la vida urbana y la calidad del espacio urbano.	34
Figura 7: Gente a Pie.	35
Figura 8: Arbolado viario de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores.	41
Figura 9: Representación de la Jerarquía de la Estructura Verde Urbana (EVU): Bosque Urbano (BU), Árboles Urbanos (AU), Árboles de Calle (AC), Arbolado Viario o Árboles de Alineación (AV).	43
Figura 10: La dimensión humana en el espacio público.....	54
Figura 11: 12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal.	57
Figura 12: Campo social de la visión.	67
Figura 13: Invitar o Rechazar: la oportunidad de ver y oír a otros.....	70
Figura 14: Precepción del arbolado viario en el espacio público.	76
Figura 15: Esquema del proceso de percepción acorde a los objetivos de la investigación.	81
Figura 16: Localización del distrito de Miraflores.	87
Figura 17: Límites del distrito de Miraflores.....	88
Figura 18: Plano de sectores y subsectores del distrito de Miraflores.....	89
Figura 19: Plano parcial de uso de suelo.	89
Figura 20: Modelo de mapeo sobre el proceso metodológico de estudio de casos.	94
Figura 21: Triangulación de Métodos, Técnicas e Instrumentos.....	96
Figura 22: El proceso de Análisis Cualitativo del MAXQDA 2020.	97
Figura 23: Mapa del proceso del proyecto	98
Figura 24: Triangulación de instrumentos en la investigación.....	100
Figura 25: Triangulación de entrevistas en la investigación	100
Figura 26: Triangulación de observaciones en la investigación.....	150
Figura 27: Triangulación de análisis documental en la investigación.	161
Figura 28: Triangulación de técnicas en la investigación.	168
Figura 29: Triangulación de métodos en la investigación.....	181

Figura 30: Mapa conceptual de la triangulación de métodos en la investigación cualitativa.	182
Figura 31: Criterios de calidad del paisaje peatonal según la funcionalidad perceptiva del arbolado viario.....	193

RESUMEN

La presente tesis tiene como objetivo describir e interpretar la percepción del arbolado viario en la cuadra 7 de la alameda José Pardo en el distrito de Miraflores, según la evaluación de 12 criterios de calidad del espacio público propuestos por Gehl y tomados del libro base “Ciudades para la gente” (2014), los mismos que sirvieron de referentes para la construcción de las distintas funciones perceptivas del árbol de alineación en la ciudad. El reconocimiento de dichas funciones por parte de los informantes en el lugar de estudio, pudo revelar el importante papel que juega este elemento verde en la estructuración del paisaje peatonal con el fin de hacerlo más habitable y sostenible, además de proporcionarle identidad cultural.

A nivel metodológico, la investigación se desarrolló mediante un enfoque cualitativo y un diseño de tipo estudio de casos, utilizando los métodos de análisis, documentación y hermenéutica, y las técnicas de entrevista, observación y análisis documental, con sus respectivos instrumentos. La unidad de análisis estuvo conformada por sujetos que residen en el Sector B4 del distrito de Miraflores y a la vez usuarios del mencionado espacio público. Asimismo, los resultados que arrojaron las entrevistas semi-estructuradas fueron analizados con la ayuda del software MAXQDA 2020.

Del correspondiente análisis de resultados se elaboraron conclusiones sobre la valoración de las distintas funciones perceptivas propias del arbolado viario y presentes en el paisaje peatonal de una alameda, las mismas que se relacionan con criterios de seguridad, bienestar y disfrute.

Palabras clave: espacio público, alameda, paisaje del espacio público, arbolado viario, calidad del espacio público.

ABSTRACT

The aim of this thesis is to describe and interpret the perception of the groves in the 7th block of the “alameda José Pardo” in the district of Miraflores, according to 12 quality variants within the public space theory proposed by Gehl and based on the book "Cities for people" (2014). Those served as references for the construction of the different perceptual functions of the alignment tree in the city. The recognition of these functions by the informants, reveal the important role played by this green element in structuring the pedestrian landscape in order to make it more habitable and sustainable, as well as providing it with a cultural identity.

At the methodological level, the research was developed through a qualitative approach and a case study design, using the methods of analysis, documentation and hermeneutics, interview, observation and documentary analysis, with their respective instruments. The unit of analysis were the people who live in Sector B4 of the district of Miraflores. The results of the semi-structured interviews were analysed with the help of the MAXQDA 2020 software.

From the analysis of the results, conclusions were drawn on the valuation of the different perceptual functions of roadside trees in the pedestrian landscape of a boulevard. Which are related to the criteria of safety, well-being and enjoyment.

Keywords: public space, pedestrian mall, public landscape, grove, public space quality.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación, “Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público. Estudio de casos: vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021”, se aborda el tema sobre la presencia silenciosa pero implícita de las diferentes funciones perceptivas del árbol insertado en la ciudad, específicamente del arbolado viario, según la percepción por parte de usuarios que se desplazan a lo largo del mencionado espacio público, y que suscitan el desarrollo de las distintas actividades peatonales en la vida cotidiana. Asimismo, se procura revalorar a este elemento verde como el componente o plano contenedor fundamental en la estructuración de paisajes urbanos o propios de una ciudad, considerando que es el último eslabón dentro de la Jerarquía de una Estructura Verde Urbana.

La arborización de vías peatonales, que crea paisajes artificiales como las alamedas, se constituye en una alternativa de solución urbana sostenible y sustentable cuando se prioriza la calidad del espacio público en relación a criterios de protección, confort y deleite, al brindar condiciones de uso agradables, de socialización y de esparcimiento para la permanencia del usuario y al incentivar su convivencia para la generación de “ciudades vitales” (Gehl, 2014). Además de proveer un nexo ecológico con la naturaleza, ya que la relación entre personas y árboles, trasciende el nivel estético con la posibilidad latente de vincular y articular áreas verdes urbanas a manera de cinturones o corredores verdes, proporcionando así beneficios propios de los servicios ecosistémicos para una ciudad.

Hoy en día la vía pública o calle es considerada como el espacio público urbano por excelencia dentro del paisaje de la ciudad, la misma que es capaz de fomentar la transformación urbana sostenible y sustentable tan anhelada por los ciudadanos, para el caso, mediante lineamientos de políticas de diseño urbano proyectadas desde la percepción de la calidad del paisaje de una alameda según opiniones vertidas por los actores de dicho escenario de estudio. Como así lo señala UN-Habitat (2013) en las siguientes líneas:

En los últimos años, las calles se han reconocido como un factor integral en el logro del desarrollo urbano sostenible. Varios conceptos sobre calles se han propuesto, tales como ‘calles habitables’, ‘calles completas’, ‘calles para todos’, ‘calles de calidad’, ‘calles amigables’ y ‘calles saludables’. Estos conceptos abarcan más o menos nociones similares que impactan en el bienestar de las personas y que hacen más prósperas las ciudades. (UN-Habitat, 2013, p.30).

A nivel metodológico, la investigación se desarrolla bajo un enfoque cualitativo de tipo estudio de casos, recolecta valiosa información por medio de las técnicas de la entrevista a los informantes clave (guía de entrevista semi-estructurada), la observación *in situ* (guía de observación, bitácora de campo, y registro de audios y fotografías) y el análisis documental (ficha de análisis documental), con sus correspondientes instrumentos. Además, las respectivas triangulaciones de instrumentos, técnicas y métodos se analizaron con la ayuda del software MAXQDA 2020. En este punto, cabe resaltar lo manifestado por los autores Groat & Wang (2013):

... la investigación cualitativa depende de la evidencia no numérica, ya sea verbal (oral o escrita), experiencial (películas o notas sobre personas en acción) o de artefactos (objetos, edificios o áreas urbanas). Asume una realidad subjetiva y una visión del investigador como interactiva con el tema de la investigación. (Groat & Wang, 2013, pp.69-71).

Por otro lado, la presente tesis está conformada por los siguientes Capítulos:

El Capítulo I, **Planteamiento del Problema**, que considera la descripción del problema de investigación y su formulación (tanto del problema general como de los específicos), la importancia y justificación del estudio (metodológica, teórica, práctica, social y ecológica), la delimitación del estudio (espacial, temporal, teórica y social), y los objetivos de la investigación (tanto general como específicos).

El Capítulo II, **Marco Teórico**, donde se desarrolla el marco histórico referencial y el espacio público en el Perú, las investigaciones relacionadas con el tema (a nivel internacional y nacional), la estructura teórica y científica que sustenta el estudio, la

definición de términos básicos, y la variable de la investigación (definición y operacionalización).

El Capítulo III, **Marco Metodológico**, que comprende la metodología de estudio, el tipo de estudio, el diseño de la investigación, el escenario de estudio, la localización y ubicación, la caracterización de sujetos, el plan de análisis o trayectoria metodológica, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, el mapeamiento, el rigor científico y la descripción de procedimientos de análisis de datos.

El Capítulo IV, **Resultados y Análisis de Resultados**, donde se explica la descripción de los resultados del trabajo de investigación, la triangulación de instrumentos (entrevista, observación y análisis documental), la triangulación de técnicas (teorización de unidades temáticas), la triangulación de métodos y el análisis de resultados o discusión.

El Capítulo V, **Conclusiones y Recomendaciones**, que contiene las correspondientes conclusiones y recomendaciones elaboradas por el autor de la presente investigación y alineadas a los objetivos de la tesis.

CAPÍTULO I

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción del Problema

El proceso del fenómeno social sobre el desplazamiento de la población rural a contextos urbanos, éxodo paulatino a nivel mundial que presenta su primera aceleración para mediados del siglo pasado, ya en pleno siglo XXI se intensifica exponencialmente y como consecuencia el crecimiento urbano de las ciudades también. Incluso, se observa como algo histórico que más de la mitad de la población mundial ahora radica en entornos urbanos, tal como lo expresa un informe del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2018), “Actualmente, el 55 % de las personas en el mundo vive en ciudades, se estima que el 68 % de la población vivirá en zonas urbanas de cara a 2050”, prácticamente se puede hacer referencia a un “boom de la vida urbana”. Dichas proyecciones no son muy alentadoras, sobre todo para países en vías de desarrollo, porque en definitiva esas cifras significan “más expansión urbana a un ritmo de crecimiento más acelerado”, con el fin de satisfacer las demandas de la nueva población urbana incorporada.

Para mediados del siglo XX en Latinoamérica, se suceden cambios de composición etaria, ocupacional y residencial en su población de forma casi simultánea y con una expansión demográfica sin igual en su historia (159 millones de habitantes en 1950 a 450 en 1990), resultando en un crecimiento tanto poblacional como de las áreas urbanas también (25% grado de urbanización en 1950 a 72% en 1990), representando el año 1990 el porcentaje más alto de habitantes urbanos de países en vías de desarrollo, porcentaje del 72% comparable entonces al de los países desarrollados. (INEI 1993).

A mediados del siglo XX en la ciudad de Lima, se presenta una primera explosión demográfica con un correspondiente crecimiento urbano, aunque, durante las siguientes décadas las migraciones del interior del país a la capital muestran un incremento paulatino, recién para los años ochenta alcanzan una segunda expansión poblacional coincidiendo con la época del conflicto armado interno. Ahora bien, el crecimiento explosivo de Lima Metropolitana se produce bajo un modelo de urbanización espontáneo e informal, casi desbordado y sin control, es decir, para el habitante la ciudad se presenta fragmentada y

desintegrada como unidad territorial. Asimismo, la urbanización de la ciudad desde las desafortunadas gestiones en planificación ambiental, incentivan acciones sin asumir responsabilidades ambientales-económicas-sociales, extienden sus límites de crecimiento hacia áreas intangibles o vulnerables, reemplazan áreas verdes urbanas y/o rurales por unidades de concreto, en desmedro de la estructura verde urbana para la ciudad y los espacios públicos de calidad para uso y beneficio de sus ciudadanos. A partir de finales del siglo XX en Lima Metropolitana, se evidencia un crecimiento urbano sostenido con el boom de la industria de la construcción, sobre todo, para satisfacer las demandas de vivienda. Según el INEI 2017, más del 80% de la población en el Perú vive en áreas urbana (81.2%) y en Lima Metropolitana se concentra el 50.6%.

Según el IX Informe de Percepción sobre Calidad de Vida en Lima y Callao (Encuesta Lima Cómo Vamos, 2018), se tiene que los principales problemas en Lima Metropolitana son la inseguridad ciudadana, el transporte público, la corrupción de funcionarios y la acumulación de basura, y que solamente el 37.4% de limeños se siente satisfecho en la ciudad. Así también, sobre la satisfacción en relación al espacio público de barrio, el porcentaje de limeños que no se muestran ni satisfechos ni insatisfechos, como los insatisfechos, resultan en 37.9% vs 37.7%. En relación a los factores sobre la sensación de inseguridad en la ciudad, al menos el 50% de limeños opina que la iluminación de las calles es de suma importancia para que el usuario se sienta mucho más seguro transitando y/o permaneciendo en ella. Definitivamente, la seguridad ciudadana es una prioridad dentro de una transformación urbana.

En los últimos años en el distrito de Miraflores, se asume una nueva postura en relación a los espacios públicos, por su relevante aportación en la calidad de vida urbana de sus ciudadanos y en la búsqueda de la sostenibilidad del distrito (11.2 m² área verde por habitante). Sin embargo, se necesita integrar e interrelacionar toda su estructura verde urbana, específicamente el arbolado viario, para lograr establecer una relación coherente con su territorio y con los criterios de calidad del espacio público desde la seguridad, el confort y el placer, para hacer de estos unos espacios habitables en relación a las demandas específicas de su usuario. (Municipalidad de Miraflores, 2017).

La urbanización es una de las acciones humanas que más altera la estructura del urbanismo ecológico de una ciudad, porque actúa en disfunción directa sobre la vegetación

urbana propia de sus espacios públicos, modificando no solamente la morfología de la ciudad sino también la calidad de los mismos, generando los ya conocidos impactos ambientales. Además, una mayor densidad urbana a lo largo y ancho de una ciudad, caso de países en vías de desarrollo donde la más de las veces responde a como se gestionan los planes de desarrollo urbano y/o políticas públicas de vivienda con una planificación ambiental, resulta en una desorganización espacial que desborda toda impresión visual coherente por improvisación: desde aglomeración de edificaciones u obras inconclusas que no respetan la zonificación destinada a áreas verdes, hasta espacios públicos informales (lugares no aptos o habilitados para cumplir su función) o simplemente abandonados por falta de criterios de calidad. Lamentablemente, la mirada del imaginario urbano sobre su ciudad, se impregna con información que habla de fragmentación y falta de cohesión formal-social, percibiendo confusión espacial, espacios públicos inseguros y carentes de confort ambiental.

Moverse peatonalmente por la ciudad, permite interactuar con el entorno urbano, a través de enclaves urbanos vitales donde se desarrollan criterios de protección-confort-placer para el bienestar del peatón, cumpliendo la vegetación urbana un rol esencial. De este modo, cada desplazamiento por el espacio público, flujos cotidianos de dinámicas locales, deja de ser un tránsito incómodo para volverse una experiencia única que facilita entender la naturaleza de la ciudad. Esta interacción posibilita al peatón ser el espectador del espíritu particular de la misma y reencontrarse con el tiempo oportuno de percepción sobre el contexto urbano, a través de la vivencia del detalle instantáneo que refuerza su carácter de permanencia y no la representación de un lugar de fuga.

Actualmente, las ciudades son los principales actores de su desarrollo sostenible, a través de un compromiso ecológico-ambiental, social-cultural y económico-político, con el fin de gestionar eficientemente el futuro crecimiento de las mismas, que de ello dependerá la calidad de la vida urbana de sus habitantes. Caso del distrito de Miraflores, que viene incorporando a los planes de desarrollo urbano estrategias sobre manejo de espacios públicos, alternativas de movilidad urbana sostenible para el peatón, y conceptos de estructura verde urbana. Según Sorrel (2015) la NASA recomienda "... vivir en una calle de arbolado lineal y en una ciudad arbolada", que significa valorar la existencia de una red verde urbana continua interconectada con su territorio, pensando en que el hábitat del hombre del siglo XXI es la ciudad.

En este sentido, se considera de vital importancia rescatar el valor del arbolado viario, como parte de la estructura verde urbana de la ciudad, a través de la percepción del peatón sobre su funcionalidad dentro del paisaje del espacio público, sito en la cuadra 7 de la alameda José Pardo del distrito de Miraflores.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema general

¿De qué manera se desarrolla la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021?

1.2.2 Problemas específicos

- a. ¿Cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021?
- b. ¿Cómo es el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021?
- c. ¿Cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021?

1.3 Importancia y Justificación del Estudio

El espacio público y la vegetación urbana deben ser analizados en un conjunto, como el ente articulador de toda una trama urbana, para entender al verdadero protagonista de la ciudad: el peatón, de este modo, poder proyectar nuevas urbes o regenerar las ya existentes. Desligar estos dos aspectos dará simplemente una visión imperfecta del funcionamiento de una ciudad del siglo XXI, sin embargo, se hace imperativo conocerla percepción del imaginario popular. Del espacio público, como el elemento urbano integrador por excelencia que existe en la ciudad, pero con frecuencia se le relaciona únicamente con áreas de recreación,

sin considerar bajo la misma denominación a la vía pública (alamedas, calles, jirones, etc.), quizás porque el transporte privado aún mantiene la prioridad sobre los mismos. De la vegetación urbana, como el soporte físico para la estructuración de espacios públicos de calidad, pero se hace referencia la mayor de las veces solamente a superficies verdes y/o unidades verdes aisladas con marcadas evidencias de degradación física, sencillamente por ignorar las condicionantes de adaptación climática según las diferentes estructuras vegetales, las mismas que tampoco generan una matriz verde continua dentro de la ciudad.

La importancia de esta investigación versa sobre la reconceptualización de los dos aspectos arriba mencionados por parte del imaginario urbano pero bajo el enfoque de la sostenibilidad. De esta manera, para el espacio público se introducirá el concepto de “calles habitables”, término que ya maneja las Naciones Unidas, ampliando así el uso peatonal de la ciudad. Para la vegetación urbana se manejará el concepto de la estructura verde urbana con la correspondiente jerarquía de sus diferentes elementos verdes (bosque urbano, árboles urbanos, árboles de calle y “arbolado viario”), o sea, articulada en red para vincular y complementar los espacios públicos dentro de la ciudad. Tal es el caso del corredor verde, alameda José Pardo, que conecta no solamente al distrito con los diferentes barrios y sectores del mismo, sino también con otros distritos a nivel metropolitano directa o indirectamente (Cercado de Lima, Lince, Magdalena del Mar, San Isidro).

Justificación metodológica: Según Hernández-Sampieri & Mendoza (2018), el presente estudio se desarrollará dentro de un proceso metodológico de enfoque cualitativo, de nivel y carácter descriptivo, donde se utilizarán los métodos de análisis, documentación y hermenéutica, y las técnicas de entrevista semi-estructurada, observación y análisis documental. En tal sentido, los métodos y las técnicas servirán de base para quienes deseen a futuro realizar investigaciones similares e incluso dirigidas hacia otros sectores.

Justificación teórica: La ilustración elaborada por Gehl (2014) sobre criterios de calidad espacial en relación con el paisaje peatonal, según sus tres categorías de protección-comfort-placer, ayudará a visualizar la participación perceptiva del arbolado viario en la calidad de la vida urbana. Esta ilustración se presenta como la herramienta cualitativa imprescindible, donde la utilidad de la misma radicará no solamente en su complejidad y capacidad para abarcar diversos ámbitos de una realidad dada desde una metodología accesible, sino también,

porque permitirá realizar análisis comparativos a futuro: entre espacios públicos dentro del mismo distrito de Miraflores o entre diferentes distritos de la ciudad de Lima Metropolitana o entre otras ciudades latinoamericanas, como Cuenca (Ecuador), Santiago de Chile (Chile) y Ciudad de México (México), que cuentan con estudios urbanos basados en políticas del arquitecto danés Jan Gehl.

Justificación práctica: A partir de los resultados que se obtengan del presente estudio, se permitirán establecer los lineamientos urbanos que formaran parte de las recomendaciones finales de esta investigación, bajo un enfoque cualitativo, mediante el estudio de casos. En consecuencia, se apostará por generar una matriz integradora que sistematice las necesidades del usuario y los beneficios del arbolado viario en la alameda José Pardo. Asimismo, estos resultados cualitativos obtenidos podrán servir de punto de partida para futuras investigaciones.

Justificación social: El presente estudio tendrá un impacto positivo a nivel social en el ámbito de la calidad de vida urbana de los residentes-usuarios de la alameda José Pardo, cuadra 7, porque permitirá generar “calles más habitables” a través de la función perceptiva del arbolado viario de tamiz, bioclimática y sensorial. En efecto, a través del reconocimiento de los principales beneficios del arbolado viario y su valor intrínseco dentro de la estructura verde urbana de la ciudad, se contribuirá a proporcionar lineamientos para la generación de espacios públicos más humanos, sostenibles y con identidad cultural.

Justificación ecológica: Este estudio permitirá establecer los fundamentos técnicos arquitectónicos necesarios para revalorar al arbolado viario dentro de una estructura verde urbana, donde se considerarán tanto los beneficios ambientales, económicos y sociales que brinda al ciudadano en términos de calidad de vida urbana, como su capacidad para articular y reforzar la calidad de los espacios públicos. Además, en base a la presente investigación se permitirá plantear un diagnóstico de la potencial estructura verde urbana del distrito, y detectar la vocación a futuro del arbolado viario como corredor ecológico urbano, dentro de una matriz de zonificación ecológica y económica perteneciente a un plan de desarrollo metropolitano.

1.4 Delimitación del Estudio

- a. **Delimitación espacial:** La presente investigación se realizará a lo largo de la cuadra 7 perteneciente a la alameda José Pardo, en el distrito de Miraflores.



Figura 1: Zona de estudio.

Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016, p.125.

Elaboración: Adaptación propia.

- b. **Delimitación temporal:** La presente investigación se definirá por la recolección de datos en un solo momento, que se llevará a cabo durante los meses comprendidos entre enero y abril del 2021.
- c. **Delimitación teórica:** La presente investigación se orientará según la literatura del arquitecto y urbanista danés Jan Gehl, particularmente se tomará como marco de referencia teórica su libro “Ciudades para la gente”, por el enfoque humano que proyecta sobre los espacios públicos y que refiere como índice de calidad de la vida urbana. Priorizando al peatón como el actor principal de la ciudad, bajo la perspectiva del modelo de la escala humana y la percepción de la arquitectura de los 5 km por hora, y su relación con la última estructura verde urbana de la ciudad, el arbolado viario.
- d. **Delimitación social:** La presente investigación se desarrollará según las dinámicas sociales que se suceden en la alameda José Pardo, en la cuadra 7, del distrito de Miraflores.

1.5 Objetivos de la Investigación

1.5.1 Objetivo general

Describir e interpretar de qué manera se desarrolla la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021.

1.5.2 Objetivos específicos

- a. Detallar e interpretar cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021.
- b. Establecer e interpretar cómo es el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021.
- c. Explicar e interpretar cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Marco Histórico

Según Amado (2012), “Los espacios públicos surgen al mismo tiempo que el ser humano comienza a asentarse en comunidades sedentarias, en la llamada Revolución Neolítica” (p.1), si bien el nacimiento del espacio público se relaciona con el cambio en el modo de vida del hombre, del nomadismo al sedentarismo, pero el evento en la historia que potencia su desarrollo es la aparición del comercio. Asimismo, para el autor, “... la creación de espacios libres de carácter público forma parte de la historia de las ciudades desde sus comienzos” (p.2), donde se rescata la función del ágora en la Antigua Grecia y del foro en la Antigua Roma como referentes de escenarios de libre expresión dentro de la Europa Occidental. Sin embargo, también se tiene referencias sobre los aportes de otras civilizaciones como la egipcia, fenicia, inca, maya y persa. Posteriormente, “... en la época medieval, los espacios públicos respondieron sobretodo a cuestiones religiosas...” (Amado, 2012, p.2), construyéndose grandes templos alrededor de las plazas centrales de las ciudades feudales, pero sin dejar de lado los espacios destinados para los caminos de circulación y el intercambio comercial.

Para Negrete (1986), “Desde inicios de las primeras ciudades hasta la primera mitad del siglo dieciocho, jardines para el placer y árboles alineados en las vías, fueron localizados generalmente fuera de la ciudad” (p.82), donde el arbolado viario ayuda a reforzar ejes lineales y proporciones del camino, funcionando como un elemento formal de diseño. Sin embargo, “A mediados del siglo dieciocho los árboles y áreas tratadas fueron introducidos en el paisaje urbano bajo la influencia de Rousseau como un ‘retorno a la naturaleza’” (Negrete, 1986, p.82), así la incorporación del paisajismo en las calles tiene como referentes a los bulevares de las ciudades francesas de París y Nimes, donde los árboles de alineación funcionan como arcadas.

De acuerdo con Rendón (2010), “La perspectiva de introducir los espacios verdes de orden público en las ciudades se suscita de los países anglosajones que participan de deleitarse de naturaleza dentro de la ciudad, afinadamente complementada e integrada con las distintas actividades urbanas” (p.5), siendo Inglaterra la primera en desarrollar dicha propuesta

ambiental a partir de la tercera década del siglo XVI en la ciudad de Londres, la misma que para mediados del siglo XIX ya contaba con un conjunto de parques urbanos. Luego, “A fines del siglo XIX, en plena Revolución Industrial Europea, los espacios públicos, en particular los espacios verdes, fueron planteados como lugares e instrumentos ideales para la promoción de la salud y el desbordante crecimiento de las ciudades” (Amado, 2012, p.2), a raíz de la insalubridad generalizada y el incremento sostenido poblacional de la época, a saber, argumentos tanto higiénicos como recreativos propios del surgimiento de la ciencia del urbanismo. Por primera vez, se tiene una nueva conceptualización sobre el espacio público, donde se reconoce que el elemento verde le confiere un valor que sobrepasa sus propias características físico-visuales, por sus beneficios significativos para con el ser humano dentro de un contexto que prioriza su función pública. Así, “... nace el primer congreso de higiene y problemas de urbanismo en la ciudad de París con el único fin, que las ciudades de Londres y París, dedicaran el 10% de superficies urbanas a parques y jardines...” (Rendón, 2010, p.6), para entonces la ciudad de París ya contaba con grandes bulevares, como resultado de su histórica transformación urbana durante los años de 1852 a 1871, y la ciudad de Londres con el movimiento urbano de la Ciudad-Jardín por Ebenezer Howard (1850-1928).

A continuación, Amado (2012) menciona que, “... a mediados del siglo XX importantes pensadores de todo el mundo resaltaron las funciones sociales y estéticas de los espacios verdes públicos al destacarlos como elementos fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida” (p.2), si bien, las bases del movimiento ecologista ya se gestaban desde el siglo XIX, la preocupación verde del siglo pasado se centra en el planeamiento de ciudades, considerándose como fundamental el desarrollo del aspecto paisajístico y el manejo de la escala urbana de estos. “Hoy los espacios públicos son nuevamente reconocidos como elementos centrales de la estructura de la ciudad, y constituyen una herramienta urbanística y un instrumento vital para la renovación y recuperación del espacio urbano...” (Amado, 2012, p.3), alineándose a conceptos sobre planificación verde urbana, donde la estructura verde de su paisaje urbano está integraday enlazada como una malla interconectada de espacios públicos al territorio próximo al que pertenece, generando así ciudades más habitables, sostenibles y sustentables, y resilientes.

Por otro lado, a lo largo de la historia, se le ha atribuido al vocablo paisaje una variedad, bastante heterogénea, de significados según la utilización del campo disciplinar

correspondiente, pasando por evolución del arte a la geografía, en otras palabras, de tener una mirada estética a una científica antes de llegar al ámbito de la arquitectura y urbanismo, y donde según Navarro (2003), “El nacimiento del concepto de paisaje está muy ligado al concepto de modernidad” (p.3).

Tabla 1:
Evolución de la Concepción del Paisaje.

EVOLUCIÓN DE LA CONCEPCIÓN DEL PAISAJE
Etapa Antigua: 4.000 aC - 476 dC
<ul style="list-style-type: none"> - Grecia Clásica: equilibrio entre lo construido y la naturaleza - Roma Clásica: formas pragmáticas y eclécticas - Año 200 dC - China: aparece por primera vez en la poesía y literatura como expresión sensorial del hombre o “visualización del espíritu del paisaje”, relacionado con luminosidad, atracción y forma - Siglo V dC - China: tratados sobre pintura paisajística donde el hombre participa como observador, construcción de jardines y manifestaciones literarias
Etapa Pre - Moderna: Siglo VI – XV
<ul style="list-style-type: none"> - Edad Media: manifestaciones verbales y pictóricas de concepción divina, pero relegadas como simple fondo de imágenes o escenas religiosas (Giotto) - Renacimiento: registro en pinturas como figura principal valorando la naturaleza, de forma realista (Arte Flamenco y Alemán con Durero) y de forma idealizada (Italia con El Perugino) - Reforma Urbana de Pienza con Claves Paisajísticas: Papa Eneas Silvio Piccolomini
Etapa Moderna: Siglo XVI - Segunda Guerra Mundial
<ul style="list-style-type: none"> - Aparición del vocablo Landskip con referencia a un territorio particular, como conjunto de elementos interrelacionados entre sí desde una ciencia descriptiva e inventarial - Construcción del paisaje-objeto, donde se mira, se usa y se explota pero jamás se establece una relación de igualdad - Siglo XVII - Barroco Francés: jardines inspirados en formas geométricas como los de Versalles - Siglo XVIII: jardines paisajistas ingleses y el retorno a las formas naturales, según la topografía y la vegetación del lugar - 1794 - Landscape Gardening: Repton acuña el término, destacando la conexión entre jardinería y pintura paisajista del Siglo XVII - 1863 - Landscape Architecture: arquitecto Olmsted (Central Park) acuña el término, integrando naturaleza, arquitectura y hombre a través de un espacio público moderno dentro de la ciudad - Fines del Siglo XIX - Rusia: serie de elementos característicos que le dan identidad a un lugar desde la ciencia de la geografía - Fines del Siglo XIX - Post-Impresionismo: deconstrucción de la naturaleza mostrando la prevalencia de la razón (Van Gogh) - Principio del Siglo XX - Von Humboldt: como un todo o unidad organizada y compleja, producto de la integración de los elementos que componen la superficie terrestre - 1914 - Rusia: interrelación entre naturaleza y habitantes - 1920 - Landschaftovédénie: primera mención de Ciencia del Paisaje en Rusia - Primera mitad del Siglo XX - Urbanismo: planeamiento totalizador cuyas lógicas devenían en diseño de ciudades cerradas y dominio de la naturaleza (Le Corbusier)
Etapa Post - Moderna: 1950 - a la actualidad
<ul style="list-style-type: none"> - Construcción del significado social del paisaje como Palimpsesto - Años Sesenta: conjunto de elementos diferenciados que constituyen unidades espaciales y evolucionan por el movimiento mismo de su desarrollo - Relación hombre, naturaleza y cultura: “Perspectiva histórico-socioeconómica”, producto de las relaciones en el espacio, pudiendo ser modificado; y “Perspectiva fenomenológica”, construcción simbólica y social de una experiencia humana subjetiva (Berque) - 1987 - Paisaje Sostenible y Sustentable según Rodríguez: geosistema o medioambiente y ecología; sociosistema o sistemas de producción y poder; y sistema cultural o identidad - 1994 - Landscape Urbanism: Connolly propone el término en la Tesis de Maestría en Diseño Urbano - Arqueología del Paisaje: Molano acuña el término, integrando lo visible del “paisaje perceptible” (presente) con lo invisible del “paleo paisaje” (pasado) en un sistema territorial de valor espacial - 1998 - Peña: paisaje como naturaleza disponible para el hombre; paisaje como producto social; y paisaje como construcción simbólica - Fines de la década de 1990 - “Urbanismo del Paisaje”: EEUU y Europa, término para reinterpretar el paisaje como un modelo de urbanismo contemporáneo y una alternativa al clásico (Corner) - 2003 - Navarro: espacio con significado y valor simbólico, con historia y relación dialéctica con sus habitantes, que según Augé transmuta en lugar

Fuente: Claves conceptuales del paisaje como objeto de proyecto arquitectónico, 2009, pp.12-17; Una aproximación al paisaje como patrimonio cultural, identidad y constructo mental de una sociedad. Apuntes para la búsqueda de invariantes que determinen la patrimonialidad de un paisaje, 2003, p.1-14.

Elaboración: Basada en Bellora & Rucks; Navarro.

2.1.1 El espacio público en el Perú

Acorde con Castillo (2014), durante la etapa prehispánica "... el espacio es básicamente un lugar pre-definido y pre-delimitado, cargado de simbolismo, poseedor de energías, vinculado con el cosmos y con su pragmática. El hombre encuentra que en el espacio en el que se desenvuelve preexisten múltiples relaciones..." (cap.3, párr.4), las mismas que responden al pensamiento colectivo de reciprocidad y complementariedad de la sociedad de entonces, a la concepción de un lugar abierto para desarrollar sus prácticas rituales y al profundo respeto por la naturaleza. De la etapa colonial, Castillo (2014) expresa que, "... las plazas coloniales eran espacios centrales abiertos, rodeados de calles que desembocan en sus esquinas, provistas de un espacio rectangular lo suficientemente amplio para celebrar mercado y fiestas, sin que pueda atribuírsele una morfología más exacta" (cap.5, párr.3), dado que, la misma se termina de moldear según las características inherentes de cada contexto, básicamente por el geográfico pero determinado por la sociedad trivial de la época. Para Castillo (2014), en la etapa republicana se observa que la actividad que da origen al espacio público se ve desplazada por conceptos de un nuevo estilo de vida, en adelante, el intercambio comercial se desarrollará dentro de una construcción situada en torno a una plaza pero con cualidades de un espacio público cerrado: "... porque las plazas son comprendidas como los salones de la casa palaciega que es la ciudad, se las equipa con sofás, jardines intermediados por pasadizos, poza modificada por fuente decorativa, o algún monumento..." (cap.7, párr.3). Además, en concordancia con las nuevas dinámicas de la vida urbana "... un nuevo tipo de vía irrumpe en la ciudad, la alameda o paseo" (Castillo, 2014, cap.7, párr.4), y con ello la incorporación del árbol urbano en el diseño del paisaje del espacio público.

Durante la primera mitad del siglo XX, la ciudad de Lima expande sus horizontes a través de la construcción de ejes importantes, como la avenida Leguía con su gran área verde central (1921-1928 y desde 1930 avenida Arequipa) y el Paseo de la República, conectando así el centro histórico de la ciudad con el balneario de Miraflores. Según Rivera & Vela (2016), luego de la Guerra del Pacífico (1879-1884), el distrito de Miraflores termina de reestructurarse recién para el año de 1940 "... con la configuración del óvalo de Miraflores y del Parque Central, situados en el encuentro de la avenida Arequipa con José Pardo, Diagonal, Larco y Ricardo Palma, conformándose uno de los centros neurálgicos más importantes de la Lima contemporánea" (p.111), sin embargo, más allá del trazado de vías públicas dentro de la ciudad,

prácticamente se deja a un lado el planeamiento urbano y con ello el diseño de espacios públicos.

Según el Blog de “Notas sobre la historia del distrito de Miraflores”, se tiene que en el año de 1857 se promulga a la villa de Miraflores como distrito, “... un lugar tranquilo de jardines y grandes huertas, los ranchos típicos del XIX. Miraflores tenía apenas tres grandes calles; la que más destacaba era la Alameda con hermosos jardines y grandes ficus”, dicho espacio público se presentaba como una gran explanada que fungía de estación del ferrocarril Lima-Chorrillos (1856), luego también del tranvía (1905), antes de ingresar al corredor central con arbolado viario que conectaba con el distrito propiamente dicho. Para entonces, las gestiones de urbanización giraban en torno a los terrenos comprendidos alrededor de las cuatro cuadras de la Alameda, conocida desde 1921 como alameda Ricardo Palma y a partir de la década de 1960 como avenida Ricardo Palma, a raíz de la desaparición de los árboles del área verde central a favor del ensanche de la calzada.

Para la primera década del siglo XX, la población del distrito de Miraflores tuvo acceso a servicios básicos de “... instalación del agua potable y desagüe, alumbrado con gas incandescente, aceras pavimentadas locetones de cemento, jardines públicos bien arreglados. Pronto vendrían un nuevo mercado, una comisaría urbana, la prolongación hacia el mar de la Alameda...” (Blog de “Notas sobre la historia del distrito de Miraflores”), así en 1929 el distrito extiende su crecimiento urbano al oeste con la continuación del trazado del eje de la alameda Ricardo Palma, que con similares características y a partir del ovalo de Miraflores se llamaría alameda José Pardo, en memoria al expresidente del Perú, José Simón Pardo y Barreda. La página web de la Municipalidad de Miraflores (Lima, Perú) la describe de la siguiente manera, “... solía ser una hermosa Alameda llena de ficus que se prolongaba muy cerca de la Av. Del Ejército. En 1952 estos árboles desaparecieron por orden expresa de las autoridades...en un principio solo fue urbanizada en sus 6 primeras cuadras...”, donde su corredor central también presentaba bancas con farolas, abundante área verde y una canaleta por donde discurrían varias acequias. En la década de 1940, en respuesta al crecimiento urbano de la ciudad de Lima, la alameda se modifica con el diseño de 2 óvalos para facilitar su interconexión con otros distritos.

En la actualidad, la Alameda José Pardo se extiende de este a oeste a lo largo de 15 cuadras y cuenta con 3 óvalos (Miraflores, Julio Ramón Ribeyro y Plaza Centro América), sin embargo, bien se podría afirmar que esta adoquinada alameda forma parte de un eje o corredor verde que nace en el Parque Central y remata en el Parque Grau, conectando así con toda una franja de parques ganados a los acantilados propios de la costa verde, a saber, bordes costeros o frentes de agua. Asimismo, el arbolado viario del área verde central está compuesto por árboles de tipu (Tipuana tipu) con disposición bilateral alternada, cuyo corredor central desde el año 2006 es compartido por igual entre los usuarios peatones y ciclistas, puesto que todavía no se señala como correspondería. Por último, la Alameda José Pardo es una importante avenida a donde confluyen también otras avenidas, calles y jirones del distrito de Miraflores, la misma, que aún conserva algunas casonas tradicionales.

2.2 Investigaciones relacionadas con el tema

2.2.1 Investigaciones internacionales

Tesis: **ARGUMENTOS A FAVOR DE LA PLANIFICACIÓN E INVERSIÓN EN ESTRUCTURA VERDE: ESTUDIO DE CASOS DE LOS ÁRBOLES DE CALLE Y LOS IMPACTOS DEL VALOR DE LA PROPIEDAD EN BRISBANE, AUSTRALIA.**

- Autor: Plant, L. (2016)
- Ubicación: Universidad de Queensland (Australia). Para optar el Grado Académico de Doctor en Geografía, Planificación y Gestión Ambiental.
- Objetivos: Comprender mejor cómo las técnicas contemporáneas de análisis de la estructura del BU y la valoración de los SE pueden adaptarse y aplicarse para informar a la planificación e inversión en la EV, utilizando los árboles de calle en una ciudad australiana como estudio de casos.
- Población: Árboles de calle en Brisbane entre 2008 y 2010.
- Metodología: Investigación cuantitativa según enfoque de "*i-Tree Streets*", (1) recopilar información sobre el alcance, la estructura y los costos de la población del árbol de calle; (2) calcular el valor de los árboles de calle; (3) utilizar la evidencia sobre la estructura de la población combinada con los beneficios y costos del valor de la propiedad para evaluar las inversiones del pasado y proponer prioridades para la planificación e inversión futura.

- Conclusiones:

Las contribuciones de la planificación e inversión en estructura verde se destacan a continuación: proporciona una plataforma sólida para la captura y análisis de datos que permite conocer las preferencias de la comunidad, los beneficios del valor de la propiedad y el rendimiento de la inversión en árboles de calle; valoración de los servicios ecosistémicos a raíz de la promoción de los múltiples beneficios de los bosques urbanos y la integración de sus componentes, como los árboles de calle según la estructura verde urbana, en la planificación de ciudades sostenibles y habitables; y factores que intervienen en las decisiones de inversión para la gestión del árbol de calle, además de pruebas científicas y económicas, apoyo político y, vínculos con estrategias y políticas públicas, también las percepciones de las preferencias de la comunidad y los retornos mensurables de la inversión en los servicios ecosistémicos, para la planificación y reinversión en bosques urbanos y estructura verde urbana.

Tesis: ESPACIO PÚBLICO: REALIDAD Y PERCEPCIÓN. OCHO PLAZAS RELEVANTES DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

- Autor: Serrano, L. (2015)
- Ubicación: Universidad de Alicante (España). Para optar el Grado Académico de Doctor en Investigación en Arquitectura y Urbanismo Sostenibles.
- Objetivos: Evaluar cualitativa y perceptualmente, espacios públicos socialmente relevantes con el fin de averiguar, la correspondencia ente lo físico y lo percibido, y además, que cualidades físicas posibilitan e incentivan la vitalidad del espacio urbano.
- Población: Municipios y ciudades seleccionadas según el censo de 2011: Alicante, Alcoy, Benidorm, Elche, Elda, Orihuela, San Vicente del Raspeig y Torrevieja.
- Metodología: Modelo teórico interpretativo para identificar componentes importantes dentro de una aproximación práctica en el estudio del espacio público. Estos componentes están conformados por dos realidades y dos dimensiones, adoptando un estudio de casos en la que figuran, a modo relacional, los cuatro componentes. El propósito de emplear esta metodología es realizar un análisis cualitativo que proporcione una visión global y particular de los casos de estudio

respecto a las dos dimensiones y las dos realidades.

- Conclusiones:

Los espacios públicos deben de presentar las siguientes características: límites visualmente definidos y acotados; manejo del concepto de “bordes blandos” con complejidad de usos y funciones para reforzar la vida social urbana; criterios sobre seguridad física y perceptual para garantizar la concurrencia; alternativas de accesibilidad a lo largo de los recorridos peatonales según los diferentes perfiles de usuario; consideración de espacios de permanencia tipo sol y sombra, área central visible para actividades programadas y área vacía visible para actividades improvisadas; y atención especial a la presencia de los niños para la socialización de la ciudad.

2.2.2 Investigaciones nacionales

Tesis: LA INFLUENCIA DE LA ARBORIZACIÓN Y DE LA PAVIMENTACIÓN EN EL CONFORT TÉRMICO URBANO EN LA AVENIDA LEOPOLDO MACHADO, MACAPÁ - BRASIL, 2017.

- Autor: Cárdenas, A.M. (2018)
- Ubicación: Universidad Ricardo Palma (Perú). Para optar el Grado Académico de Master en Arquitectura y Sostenibilidad.
- Objetivo general: Medir la influencia de la arborización y de la pavimentación en el confort térmico urbano en la Avenida Leopoldo Machado, 2017.
- Población: Variables micro climáticas que se presentan en la Avenida Leopoldo Machado.
- Metodología: Investigación experimental, apoyada con la recolección de datos de campo y simulación computacional, en donde la arborización y la pavimentación fueron estudiadas en relación a la influencia que tendrían en el confort térmico urbano.
- Conclusiones:
La arborización urbana, en el paisaje urbano tiene diversas funciones, principalmente en los beneficios físico-estéticos y climáticos, sin embargo, su esencial funcionalidad juega un papel importante en la regulación del microclima

de las ciudades. En tal sentido, se busca incorporar la arborización urbana a las diferentes realidades urbanas a través de alternativas viables que contemplen, desde ciudades con casi una nula presencia de áreas verdes hasta ciudades con un acelerado crecimiento demográfico, las mismas que deben ir de la mano con los planes de desarrollo urbano, por lo que, se hace necesario adquirir una cultura de pensamiento verde, tanto para las generaciones presentes como para las futuras, con el fin de desarrollar ciudades sostenibles.

Tesis: LOS IMAGINARIOS URBANOS Y EL ESPACIO PÚBLICO DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE HUANCAYO.

- Autor: Casas, M.C. (2017)
- Ubicación: Universidad Nacional del Centro (Perú). Para optar el Grado Académico de Master en Arquitectura Mención: Urbanismo
- Objetivo general: Determinar la relación del imaginario urbano del ciudadano huancaíno con el Espacio Público del área central de Huancayo.
- Población: Ciudadanos del área metropolitana de la ciudad de Huancayo (El Tambo, Huancayo y Chilca), considerando un rango de edades entre 18-80 años.
- Metodología: Investigación mixta de tipo cuantitativo como cualitativo en paralelo para lograr un mayor acercamiento con el objeto de estudio. El diseño de la misma fue una no experimental, se realizó sin la manipulación deliberada de las respectivas variables (V_x = Imaginarios urbanos y V_y = Espacio público), observándose solamente los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos; correlacional, ya que describe la relación entre dichas variables; y de tipo transversal, pues recolectó datos en un solo momento y en un tiempo único.

- Conclusiones:

Los imaginarios urbanos colaboran para determinar las siguientes características: estrategias y políticas sociales a ser utilizadas desde las administraciones públicas; construcción de la imagen de la ciudad a través de las representaciones que los usuarios establecen sobre la misma; significativa relación entre el imaginario urbano del usuario y el espacio público, por medio de las dimensiones física y simbólica que dan sentido a las prácticas cotidianas urbanas; significativa relación entre las evocaciones urbanas y el espacio público, constituye la experiencia para vivir y representar estos

espacios públicos; significativa relación entre la calidad del entorno físico del espacio público y la construcción del imaginario urbano del usuario, mejora la calidad de las relaciones sociales y convivencia cotidiana, y el nivel de permanencia e inclusión; significativa relación entre la accesibilidad del espacio público y el imaginario urbano del usuario, condición espacial de reconocimiento vivencial a través de imaginarios urbanos de pertenencia, identidad, integración y conexión; y significativa relación entre la capacidad de adaptación del espacio público y el imaginario urbano del usuario, por medio de potenciales espacios multifuncionales para desarrollar actividades que los usuarios hacen posible.

2.3 Estructura teórica y científica que sustenta el estudio

2.3.1 Espacio público

Borja & Muxi (2003) mencionan que, “En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente...” (p.16), en este sentido, los autores reconocen como de necesidad imperiosa, la priorización de los espacios públicos por encima de los demás elementos de la estructura urbana, ya que, los mismos representan la transferencia socio-cultural y simbólica de una ciudad, a manera de capital social de una sociedad. También, Jacobs (2011) se pronuncia pero con un lenguaje coloquial así, “Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste” (p.55), opinando sobre la pérdida progresiva de los espacios públicos por parte de las ideologías del planeamiento urbano de la segunda mitad del siglo XX, “al generar espacios urbanos aislados de la estructura de la ciudad”. A la par la autora expone conceptos urbanos de vanguardia para la época, como densidad urbana, zonificación de usos mixtos, seguridad urbana y calidad de vida, manifestando que una ciudad es segura en la medida que sus calles y aceras así lo sean para el peatón.

De modo idéntico, Gehl (2014) coincide con el contenido de la primera publicación de Jacobs (1961-2011) y también critica enérgicamente contra el modelo urbano del Movimiento Moderno de la siguiente manera, “Ni los planificadores urbanos ni los de tránsito le asignaban

prioridad al espacio público o a la vida urbana, y por muchos años se operó sin saber de qué manera las estructuras físicas influían sobre el comportamiento humano” (p.X). Igualmente, Rueda (2007) declara que, “La congestión y el aumento constante y acelerado de unas ciudades que, en general adoptan un patrón radioconcéntrico con un único núcleo de vitalidad urbana, se traduce en el colapso de todo el espacio público” (p.49), según el autor, el languidecimiento de los espacios públicos tiene su origen para mediados del siglo XX, cuando la concepción clásica de las ciudades no concilia con el crecimiento desmedido de las mismas aunado a “la tipología de bloque abierto-aislada” propia del planeamiento urbano modernista, en lugar de apostar por un modelo policéntrico que permite la creación de una red de espacios públicos y que también da cabida a la estructura verde urbana, características esenciales para el contacto social en una ciudad.

Por otro lado, Rueda (2008) define al espacio público como “... el elemento estructural de un modelo de ciudad más sostenible, el espacio de convivencia ciudadana y forma, conjuntamente con la red de equipamientos y espacios verdes y de estancia, los ejes principales de la vida social y de relación” (p.13), haciendo alusión a la ciudad sostenible y sustentable bajo una perspectiva sistémica que remite a características de compacidad y funcionalidad, complejidad, eficiencia y cohesión social, donde el significado del espacio público trasciende su valor físico como indicador de calidad de vida urbana, para condicionar el equilibrio y la solidez de un sistema de ciudadanía responsable, a través de una diversidad social dada por su relación con la apropiación de un contexto espacial con criterios físicos y perceptivos de seguridad. A su vez, Rueda (2007) agrega lo siguiente sobre “concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de la convivencia, del ocio, del ejercicio, del intercambio y de otros múltiples usos” (p.48), donde el autor aboga por la recuperación de la ciudad pero siempre con criterios de calidad de vida urbana, puesto que el espacio público simboliza muchas cosas más allá del porcentaje de repartición destinado al vehículo privado, a las áreas verde y al peatón, más bien, se enfoca en la concepción del espacio público como punto de encuentro.

Así también, Velásquez & Bravo (2007) precisan que, “El espacio público es importante para estructurar y ordenar el crecimiento urbano. Además, son indispensables para desarrollar actividades de recreación y disfrutar del tiempo de ocio” (p.24), haciendo referencia a este escenario de expresión por excelencia de la cotidianidad urbana en sus diferentes formas

de intervención como respuesta social: la respuesta racional frente a las necesidades físicas, la respuesta afectiva-emocional frente a la necesidad de un desarrollo integral y la respuesta inclusiva frente al derecho de accesibilidad universal del ser humano como usuario. Además, Valera & Pol (1994) mencionan que el espacio público representa un "... conjunto de características que definen a sus habitantes como pertenecientes a una determinada categoría urbana en un determinado nivel de abstracción, y los diferencia del resto en base a los contenidos de esta categoría en el mismo nivel de abstracción" (p.11), donde los autores plantean la existencia de "patrones de identidad social-urbano" a través de la exploración sobre las diferentes dimensiones del espacio público, principalmente de las dimensiones social y cultural-simbólica que contrastadas con la dimensión físico-territorial-urbanística determinan relaciones y sentido de pertenencia, así particulares entornos urbanos se corresponden con particulares usuarios, a saber, el espacio público asumido como la herramienta que establece categorías sociales por uso.

Acorde con Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017) se reconoce el rol fundamental del espacio público en la ciudad como la plataforma catalizadora de los derechos ciudadanos para acceder a una vida pública de calidad, a través de la materialización espacial de las dimensiones social y cultural-simbólica de una sociedad en entornos urbanos que contemplen criterios de calidad de protección-confort-placer, siendo el mismo un compromiso de la ciudad el brindarlo, y lo expresan así, "... podemos afirmar que todo ciudadano tiene un fundamental derecho al espacio público de calidad y que las instituciones tienen el deber de otorgar y defender esta calidad" (p.xvi). A continuación, Gehl (2014) manifiesta que, "El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia" (p.28), así el autor resalta la necesidad de priorizar los espacios públicos como espacios de integración, donde cabe recordar que, el alma de una ciudad es el reflejo de las relaciones interpersonales que se suceden en el espacio público.

Asimismo, UN-Habitat (2013) admite que, "Los ciudadanos reclaman las calles como espacios públicos: en la mayoría de las ciudades del mundo desarrollado, las calles se rediseñan para adecuar varios modos de transporte, es decir, automovilistas, ciclistas y peatones" (p.vii), en efecto, las tendencias actuales con respecto a planes de desarrollo urbano, refieren sobre la aceptación abierta de las calles como espacio público habitable para todo tipo de usuarios en

las ciudades, a modo de respuesta a las reiterativas demandas ciudadanas ejercidas por derecho propio, al porcentaje de asignación del espacio público urbano - peatón y movilidad urbana sostenible - y al pendiente histórico con la ciudad misma. Por último, UN-Habitat (2013) declara que, “El movimiento de ‘calles habitables’ señala a las calles como el tejido de vida social y urbana. La seguridad, la protección, las interacciones sociales se encuentran entre los componentes clave de las calles habitables” (p.31), evidentemente, el concepto de calles habitables remite al desarrollo de un proyecto integral sobre redes de calle dentro de la trama urbana de una ciudad, en particular, la sostenible y sustentable, donde tienen cabida criterios de calidad que se evidencian en el espacio público y que refuerzan la calidad de vida urbana. Además, coincidiendo con Gehl (2014) y los imprescindibles criterios sobre protección, a saber, sensación de seguridad física para los peatones y sensación de inseguridad perceptiva dentro de los espacios públicos, que dan lugar a las demás oportunidades de uso del espacio público por una diversidad de usuarios.

2.3.1.1 Atributos primarios de la ciudad para la gente: Elementos del sistema según Jan Gehl

Gehl (2014) acota lo siguiente, “Cómo se desarrolla nuestra vida en el espacio urbano tiene un impacto significativo en el modo como percibimos ese espacio. Una calle sin vida es como un teatro vacío: algo está fallando...” (p.62), el autor presenta el concepto de percepción como la herramienta de análisis espacial, “a manera de lente sensible” que utiliza para conectar íntimamente al peatón con los espacios públicos, y que se hace necesaria para relacionar el perfil de los usuarios con los tipos de ciudades para la gente. Además, se observa que determinadas características presentes en ciertos espacios públicos se corresponden en sintonía con determinado tipo de ciudad, como un reflejo de pertenencia a una sociedad. Gehl (2014) define así los atributos primarios de la ciudad en relación a su dimensión humana y propone cuatro tipos: la vital, la segura, la sana o saludable, y la sostenible y sustentable (pp.6-7 y 61-116), enfatizando que, “... tratar de lograr una ciudad vital que invite a ser recorrida es también el punto de partida para un tipo de planeamiento urbano holístico que englobe todas las cualidades que hacen a una ciudad segura, sana, y sostenible” (p.63). De acuerdo con el autor este tipo de ciudad incentiva a las personas a realizar desplazamientos peatonales dentro de los espacios públicos, garantizando así la necesaria vitalidad urbana, y por ende, una calidad de vida urbana para sus habitantes.

En primer lugar, la ciudad vital, según Gehl (2014) "... envía señales amigables a sus habitantes, con promesas de interacción social. La presencia de otras personas, a su vez, nos señala a qué lugares vale la pena ir" (p.63), estas manifestaciones de energía se revelan en los espacios públicos como verdaderos escenarios de la vida pública, puesto que la gente permanece donde suele estar la gente. Asimismo, Jan Gehl señala que, "Las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad" (p.6), donde el autor apuesta por una densidad constructiva de usos mixtos en el suelo urbano, para fomentar una diversidad de actividades peatonales derivadas del caminar y/o andar en movilidad urbana sostenible, pero con "oportunidades para permanecer", con el objeto de generar vitalidad urbana en los espacios públicos de la ciudad.

En segundo lugar, la ciudad segura, Gehl (2014) comenta que, "Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida" (p.91), por tal motivo, el autor propone desarrollar dos estrategias urbanas de gestión pública: la prevención del delito, donde se apuesta por mantener los espacios públicos concurridos durante 18 horas/día, y la seguridad vial, donde se sugiere "renegociar la relación peatón/vehículo" para ir tras la reconquista de los espacios públicos a favor de las personas. Se debe agregar que, una ciudad segura "... se obtiene al aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano, debe tener atractivos para ofrecer. Estos elementos incrementan la actividad y la sensación de seguridad dentro de los límites de una ciudad..." (p.6).

En tercer lugar, Gehl (2014) manifiesta que la ciudad sana o saludable debe de ayudar a favorecer un estilo de vida activo, además de ofrecer un medioambiente con poca contaminación o que maneje el concepto sobre los límites permisibles de emisiones y vertidos contaminantes para la salud del ser humano, afirmando lo siguiente, "La salud de una urbe se beneficia enormemente si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias, componente indispensable de cualquier política de salud pública..." (p.7), así también, generando condiciones óptimas de esparcimiento para sus

ciudadanos, a saber, oportunidades para jugar y hacer ejercicio, contempladas dentro de los criterios de calidad del espacio público según Jan Gehl.

En cuarto lugar, la ciudad sostenible y sustentable, Gehl (2014) expresa que, “Darle mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuiría a cambiar el perfil del sector de transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible” (p.105), recalcando sobre la urgente necesidad del hombre de cambiar su estilo de vida, para así poder reducir su producción de huella ecológica, y con ello su manera de proyectar ciudades, repensando para ello, características imprescindibles como: compacta y de usos mixtos, buena conectividad urbana y accesibilidad universal, y eficiente en sus servicios públicos y su gestión. Inclusive, Gehl (2014) menciona que, “Enfatizar la movilidad ‘verde’. Tener un buen sistema de transporte público y una atractiva red de espacios públicos son dos caras de una misma moneda” (p.7), así pues, la puesta en marcha de políticas de sostenibilidad urbana incentivan mejores condiciones de calidad de vida para sus ciudadanos.

Al mismo tiempo, Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017) declaran una quinta ciudad, la solidaria, donde se aprecia la importancia y los beneficios de la vida en colectividad, rescatando tradiciones y reafirmando identidades, así “... no es solamente más justa, sino también más resiliente, cuentan con espacios públicos de calidad abiertos e inclusivos, donde todos los miembros se reconocen como parte de una sola comunidad que comparte valores y recursos” (p.25), del mismo modo, el concepto se alinea a los tiempos actuales sobre cambio climático, como la respuesta lógica de ayuda mutua para los grandes desafíos que se enfrentan las sociedades del siglo XXI.



Figura 2: Los atributos primarios de la ciudad para la gente.
 Fuente: La Dimensión Humana en el Espacio Público, 2017, p.25.
 Elaboración: Gehl Architects, MINVU & PNUD.

Concretizando, se puede afirmar según Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017) que, “La ciudad que queremos es un lugar hecho a medida de quien lo habita. Un lugar que es capaz de responder a las necesidades y los deseos de sus habitantes, otorgando derechos y oportunidades” (p. 24), sin embargo, la especificidad de un contexto necesita siempre de una estructura espacial o de los “elementos del sistema” o del correspondiente espacio público que lo articule. Acorde con Gehl Architects *et al.* (2017, pp.42-67), del análisis realizado en una realidad latinoamericana sobre espacios públicos en ciudades y comunas de Chile, se identifica una tipología de 9 elementos que conforman el sistema de las ciudades en relación con el peatón: calle, pasajes, escaleras y zigzags, paseos, alamedas, plazas, miradores, parques y bordes costeros.

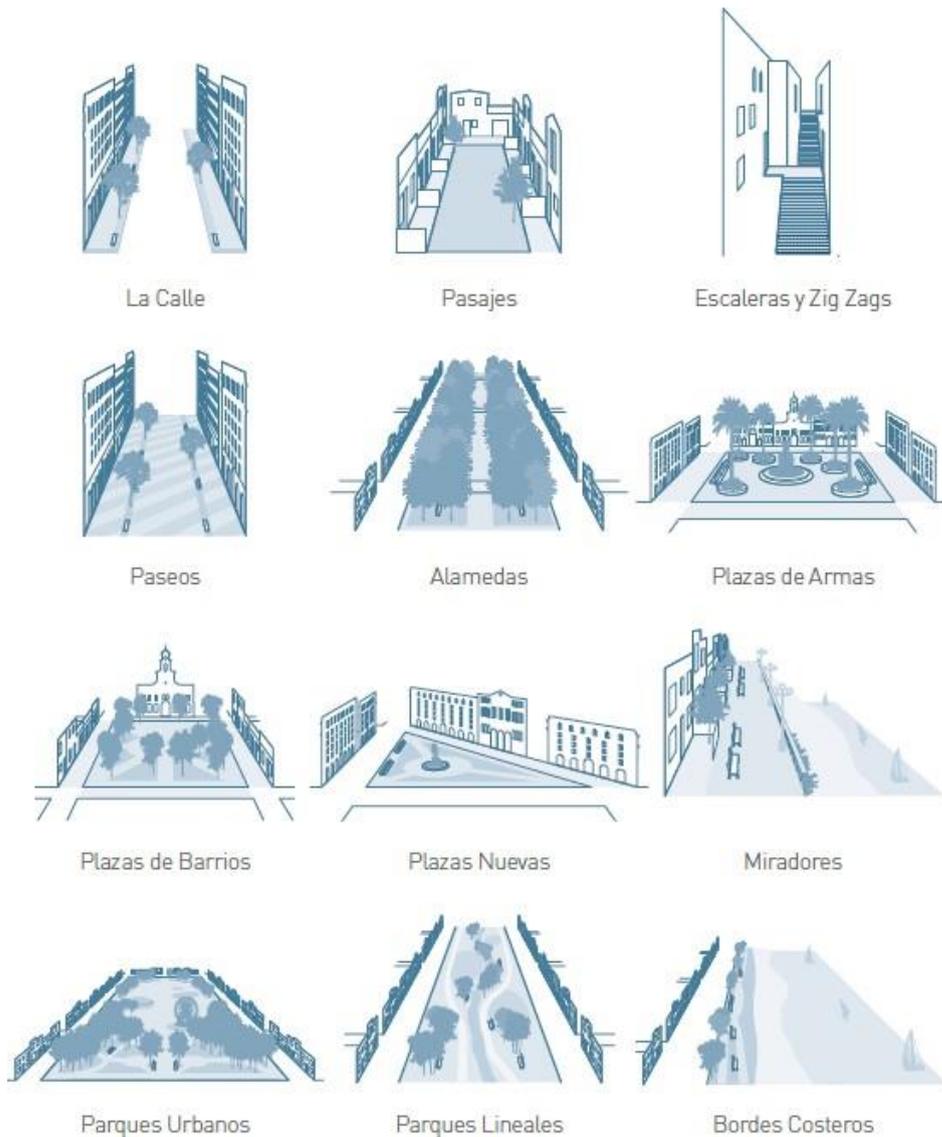


Figura 3: Los elementos del sistema del espacio público.
 Fuente: La Dimensión Humana en el Espacio Público, 2017, p.42.
 Elaboración: Gehl Architects, MINVU & PNUD.

En cuanto al análisis de estos elementos del sistema, versará sobre las alamedas y los paseos, que a menudo se confunden. Acerca del concepto de las Alamedas, “Acercas generosas en su perímetro, que permitan una mezcla de usos, anchos de calzadas coherentes con el tránsito y una buena provisión de espacios verdes en su centro que sean capaces de atraer a las personas a caminar seguras...” (Gehl Architects, MINVU & PNUD, 2017, p.52). El origen de la alameda radica en el rol de los álamos para delimitar terrenos rurales, sin embargo, en las ciudades representan corredores urbanos de flujo lineal con diferentes velocidades, y que reflejan la identidad de sus barrios. Combina funciones mayormente de recorrido y “de permanencia” pero condicionada a los bordes blandos que genera a lo largo de su perímetro

para el peatón, junto con el de transporte público. El andén central, donde prima las velocidades bajas, genera un espacio seguro para las personas, para caminar o pasear o simplemente permanecer; y las calzadas con mayor velocidad por la intensidad del transporte público y privado.

La Vida



El Espacio

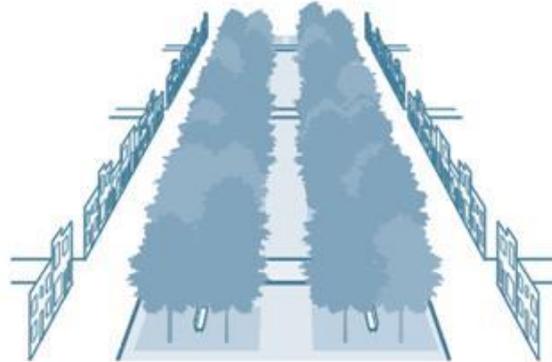


Figura 4: Los elementos del sistema del espacio público: Alamedas.

Fuente: La Dimensión Humana en el Espacio Público, 2017, p.52.

Elaboración: Gehl Architects, MINVU & PNUD.

La Vida



El Espacio

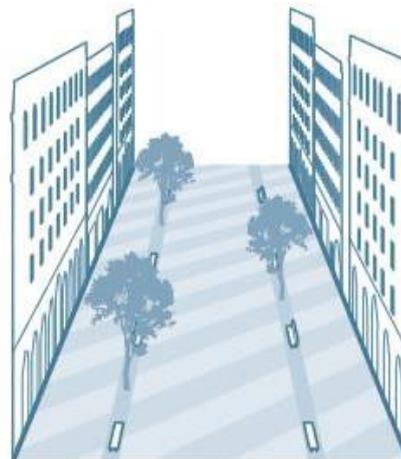


Figura 5 : Los elementos del sistema del espacio público: Paseos.

Fuente: La Dimensión Humana en el Espacio Público, 2017, p.50.

Elaboración: Gehl Architects, MINVU & PNUD.

Acerca del concepto de los Paseos, “Su carácter peatonal es reforzado por la vitalidad y porosidad de sus bordes blandos, donde los zócalos de los edificios se abren hacia la calle para contribuir a la vida pública. Esta retroalimentación potencia los bordes del espacio público” (Gehl Architects, MINVU & PNUD, 2017, p.50). En otras palabras, los paseos son lugares o explanadas de recorrido lineal para caminar seguros, y de permanencia flexible por la coexistencia de múltiples actividades para el peatón.

2.3.1.2 Tipologías del espacio público

Actualmente se percibe una dicotomía espacial entre lo público y lo privado, “Tradicionalmente se concibe al espacio público como el espacio urbano abierto, libre, apto para el desarrollo de necesidades colectivas para la vida pública...” (Rangel, 2009, p.3), sin embargo, en ocasiones se percibe que el espacio privado cumple roles del espacio público. Esta situación tan contemporánea evidencia el problema por el que atraviesa el espacio público, cuyas funciones se han visto desplazadas debido a una baja calidad espacial y al no garantizar la adecuada seguridad, como así lo contempla Gehl (2014) en los 12 criterios de calidad del espacio público en la categoría de protección. Considerando a la misma, como primordial e indispensable para que se pueda desarrollar una idónea vida pública en la ciudad; y en cuyo reemplazo, funciones de vida expansiva como recreacionales y deportivas o sociales y culturales empiezan a tomar lugar en espacios semipúblicos y/o “semiprivados”, a raíz de este transplamiento de indiferenciación sobre jerarquías espaciales.

De esta manera, Rangel (2009) recupera una tipología elaborada por Rangel (2002, pp.25-32), donde identifica dos categorías de espacio público: tradicional y contemporáneo. Como lugares tradicionales, se ubican las ya conocidas, plazas, parques, calles y frentes de agua, que dependiendo del emplazamiento, de la cultura y de la función, difieren sus manifestaciones. Dentro de los contemporáneos, se contemplan uno interior y otro informal: el primero, hace referencia a un “lugar privado” que cumple con algunas funciones del espacio público (como sociales, culturales, recreacionales o deportivas), y donde el disfrute de su funcionalidad, que normalmente es otorgada de manera gratuita, está supeditada al consumo o al pago de una membresía; el segundo, hace referencia a un “lugar no apto o habilitado” para ser utilizado como tal, pero que sin embargo, empieza de forma espontánea, a suplir las

funciones del mismo ante la ausencia o la falta de calidad de los espacios públicos tradicionales.

Tabla 2:
Tipologías de Espacios Públicos.

TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS PÚBLICOS			
CATEGORÍA	TIPOS	CONCEPTO	SUBTIPOS
TRADICIONALES	Plazas	Estar urbano testimonio de la historia y la cultura; lugar de referencia que relaciona diferentes componentes de la estructura urbana	central, simbólica-cívica, corporativa, de mercado, de barrio, plazoleta, plaza-parque
	Parques	Espacio libre destinado a la recreación, el embellecimiento espacial, el deporte, el descanso, el contacto con la naturaleza	nacional, metropolitano, central, deportivo, temático, vial, estacionamiento, cementerio, vecinal, zoológico, jardín-comunal, de bolsillo
	Calles	Lugar utilitario, fundamental para la movilidad y la estructuración física; limita lo público de lo privado, y propicia iluminación y ventilación natural; lugar de encuentro espontáneo	autopista, avenida, local-residencial, acera, de tráfico restringido, red de veredas, cerrada o peatonal
	Frentes de Agua	Franja costera, última calle urbana, soporte de diversos servicios asociados	de intercambio comercial, industrial, recreativo, protector: embarcaderos, lagos, playas, puertos y rondas de ríos
CONTEMPORÁNEOS	Espacio Público Interior	Conformante de otras edificaciones y equipamientos con ciertos niveles de control, que cumplen funciones públicas para poblaciones asociadas	atrios, corazones de edificaciones, clubes privados, áreas comunes residenciales, iglesias, teatros, casas culturales o comunales, edificios patrimoniales, fuentes de soda, centros recreativos y centros comerciales o de mercado, en general
	Espacio Informal	Uso espontáneo de otro espacio, por la inexistencia o precarias condiciones de diseño de los espacios tradicionales	escaleras, pasillos, portales urbanos, esquinas, calles, paradas de transporte, terrenos vacantes o sectores de otros espacios públicos, estacionamientos, aceras amplias, sombras de árboles, terrenos baldíos, espacios residuales: de uso diario

Fuente: Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la vida ciudadana, en ciudades intermedias, 2009, p.5; Los Cien...del Espacio Público para la Vida Sociocultural Urbana, 2002, pp.25- 32.

Elaboración: Rangel; Rangel.

Sumamente valioso para el debate se presentan las nuevas propuestas urbanas que incorporan espacios públicos de factos, más allá de la concepción tradicional de los mismos y dentro de la categoría de “espacios públicos contemporáneos”, donde se contempla y acepta el uso público de espacios “semiprivados” como también el uso funcional de espacios no habilitados. Sin embargo, Krier (2015) menciona la necesidad de retomar los principios básicos del planeamiento urbano para dar cara al futuro, señalando que, “Cinco mil años de historia del desarrollo urbano demuestran claramente que las complejas estructuras de calles y plazas son zonas de comunicación y portadoras de identidad. Los conceptos tradicionales de espacio urbano también son válidos en la ciudad moderna” (p.907), recalcando así, la importancia de estos elementos urbanos, a saber, tipología de espacios públicos, dentro de la estructuración de una ciudad y también como aglutinadores sociales por excelencia para hacer ciudad, priorizando en ambos enfoques la calidad de vida urbana.

Ahora bien, Brandão (2014, pp.58-72) expresa que el espacio público no sólo representa el vacío entre los edificios, ni tampoco se limita a las plazas, calles y áreas verdes, más bien, este trasciende su dimensión físico-territorial-urbanística para ser el reflejo de la urbe a través de una construcción compleja y multidimensional que refiere a un significado holístico, donde “... el espacio público tiene un sentido social, que solo le da el uso, lo que exige conocimientos de múltiple naturaleza, en que es indispensable comprensión de los comportamientos, gustos, hábitos, preferencias de los usuarios” (p.67), según el autor, esto fundamentaría el posible éxito o fracaso de los espacios públicos en la actualidad. Por tal motivo, Brandão (2014, p.64) recupera una tipología elaborada por Brandão (2011) en su libro “La Identidad de los Lugares y su Representación Colectiva”, derivando en la elaboración de un cuadro de acuerdo con sus diferentes usos, funciones y actividades “previstas o espontáneas” dentro de la ciudad, proponiendo así “... cualificar los espacios públicos por desempeño de funciones y esa clasificación de usos puede distinguir las tipologías de espacio público, porque son polifacéticas y poli-funcionales”.

Tabla 3:
Tipologías de Espacios Públicos.

TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS PÚBLICOS			
IDENTIDAD de los LUGARES	REPRESENTACIÓN COLECTIVA		
A.- Espacios – Trazado.-	A01. Encuentro:		A02. Circulación:
	plazoletas, plazas, paseos, bulevares, alamedas		avenidas, calles, caminos, escaleras y zigzags, pasajes
B.- Espacios - "Paisaje".-	B03. Ocio - Naturaleza:		B04. Contemplación:
	parques, jardines, bordes costeros		miradores, panoramas
C.- Espacios – Desplazados.-	C05. Transporte:	C06. Canales y Vías Señalizadas:	C07. Estacionamiento:
	estaciones, interfaces, paraderos	vías-férreas, ciclo-vías, autopistas	parking, silos
D.- Espacios – Memoria.-	D08. Salud:	D09. Arqueología:	D10. Memoriales:
	cementerios	industrial, agrícola, de servicios	espacios monumentales
E.- Espacios – Comerciales.-	E11. Semi - Interiores:		E12. Semi - Exteriores:
	mercados, centros comerciales, arcadas		toldos, "mercadillos" o mercados de levante, kioscos
F.- Espacios – Generados.-	F13. Por Edificios:	F14. Por Equipamientos:	F15. Por Sistemas:
	pasaje, patio, galería, atrio	culturales, deportivos, infantiles, religiosos	de arte, comunicación, iluminación, mobiliario

Fuente: Diseño urbano e interdisciplinariedad, 2014, p.64.

Elaboración: Basada en Brandão.

Por otro lado, Gehl (2014) se refiere a las tendencias migratorias contemporáneas, movimientos inversos de la ciudad a las afueras, y la renuncia a los centros urbanos a falta de una calidad de vida urbana, sin embargo, "... la gente ha abandonado las ciudades y es casi imposible moverse entre las diversas localidades sin un automóvil. La caminata, la vida urbana y la ciudad como lugar de encuentro han sido todos eliminados" (p.26), y como "... resultado los intercambios y los servicios se han concentrado casi totalmente dentro de los shoppings" (p.26). En definitiva, el autor encuentra en la priorización del automóvil sobre la peatonalización de la ciudad, desde el diseño de la trama urbana hasta políticas de incentivo, y en la proliferación de los centros comerciales, como las causas primordiales para el fracaso de los espacios públicos, en tanto carcomen toda posibilidad de confort urbano y también afectan a las variables del entorno urbano, dado que "... el incremento del tránsito vehicular ha barrido con la vida urbana o ha hecho que la circulación peatonal se volviera imposible"(Gehl, 2014, p.26).

Asimismo, Brandão (2011) no deja de lado las fuertes críticas sobre el rol avasallador del automóvil en la ciudad, incluso, el autor plantea la necesidad de buscar alternativas,

flexibles y versátiles, frente a la evolución de la capacidad de desplazamiento de las personas en la urbe, pero alineadas a los cambios de los tiempos. En este sentido, un gran hito histórico dentro del planeamiento urbano lo marca el ingreso masivo del vehículo motorizado a la ciudad, en algún momento pensado como la respuesta urbana de desplazamiento, sin pensar que este luego reclamaría un espacio propio en la urbe, y donde Brandão (2011) expresa que, “... el espacio automovilístico, unas veces compatible y otras segregado, es casi siempre agresivo con la identidad de las calles, plazas, vistas y otros elementos naturales; pero a veces es, también, una condición de viabilidad” (p.39).

Dentro de este orden de ideas, se debe tomar también en cuenta la tipología sobre espacio público que la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona & Rueda (2009, pp.113-121) desarrollan en dos niveles: según su funcionalidad (tipo de usos urbanos) y sus características formales (dimensión y accesibilidad universal). Complementariamente al estudio de la distribución del espacio público en la ciudad, se hace necesario que los planes de desarrollo urbano consideren como un indicador de calidad de vida urbana, el porcentaje de viario y estacionamiento público destinado al vehículo privado con un límite no superior al 25% (según la repartición del espacio público urbano, tanto de permanencia como de circulación), permitiendo así una mayor dotación de espacios públicos de calidad por habitante.

Tabla 4:
Clasificación del Espacio Público.

ANÁLISIS DE LA CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO			
1ER NIVEL SEGÚN FUNCIONALIDAD	2DO NIVEL SEGÚN CARACTERÍSTICAS FORMALES		
TIPOLOGÍA	ESPACIO ESTANCIA	CLASE	EJEMPLOS DISTRITO DE “MIRAFLORES”
Espacios relacionados con los vehículos	NO	calzada y estacionamiento	Calle Elías Aguirre
	NO	divisor de tránsito	Avenida José Larco
Espacios relacionados con los peatones	SÍ	calle peatonal	Bulevar de Las Pizzas
	SÍ	paseos, caminos, bulevares, alamedas	Alameda José Pardo
	SÍ	acera ancha	Avenida Diagonal
	NO	acera estrecha	Calle Arica
Espacios verdes y de recreación	SÍ	espacio forestal, parques y jardines, interiores y exteriores de manzanas	Parque Central-Kennedy

Fuente: Documento para el Plan de Movilidad y Espacio Público en Lugo, 2009, p.113.
Elaboración: Adaptación de BCN Ecología & Rueda.

A continuación, Gómez-Lopera (2005) también hace un juicio de valor al rol que cumple el automóvil en la ciudad, común denominador entre los autores mencionados, imposible negar su participación como elemento agresor en la calidad ambiental de la ciudad y como "... principal competidor en la lucha por el espacio libre" (p.425), y por ende, también de los espacios verdes. Igualmente, la visionaria Jane Jacobs y "sus observaciones sobre planificación urbana", quien desde el año 1961 se pronuncia sobre el imperante menester de regular el transporte urbano y de incentivar un sistema fluido de conexiones, comparable al concepto sobre movilidad urbana sostenible, ya que, una eficiente movilidad de personas potencia la accesibilidad universal a las diversas características de una ciudad. Según Jacobs (2011), "Un buen transporte y una buena comunicación no son solamente cosas difíciles de obtener, son necesidades básicas. El sentido de una ciudad es la multiplicidad de opciones. Pero es imposible aprovechar esa multiplicidad sin poder moverse con facilidad" (p.378). Inclusive, la autora es enfática al censurar el protagonismo urbano del vehículo privado, como la parte perjudicial generadora del mayor impacto negativo en la calidad de vida de los entornos urbanos, declarando que, "A todo el mundo que valora las ciudades le molestan hoy los automóviles" (Jacobs, 2011, p.377).

2.3.1.3 Actividades peatonales según Jan Gehl

Gómez-Lopera (2005) menciona que, "Los viajes a pie, en bicicleta o en transporte público son los medios que pueden reducir drásticamente el estrés ambiental provocado por los vehículos privados, lo que potenciará el contacto y la comunicación en el espacio público" (p.417), subrayando así como el centro de la ciudad al peatón y como la definición de ciudad a la interacción social. En la misma línea, Gehl (2014) señala que, "... ¡caminar es mucho más que solo circular! Hay contacto entre las personas y la comunidad, se disfruta de las diversas experiencias sensoriales, caminar es una forma especial de comunión entre personas que comparten el espacio público..." (p.19), en definitiva, se tiene como referente a "la ciudad como el lugar de encuentro", donde el primer acercamiento a la vida urbana como partícipe directo empieza con el desplazamiento de la persona como peatón, hecho que facilita la relación y comunicación con su entorno urbano hasta llegar a un destino de permanencia o espacio público de pausa. Asimismo, el autor recalca que, "En ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras, el prerrequisito para poder desarrollar una vida urbana es que existan oportunidades para caminar, una gran cantidad de oportunidades recreativas y socialmente valiosas surgen cuando se alienta la vida de a pie" (Gehl, 2014, p.19), citando cuatro tipos de

ciudades para la gente, donde a través de un eficiente sistema integrado e intermodal de movilidad urbana sostenible, se incentiva la caminata como una alternativa de desplazamiento urbano, lo que redundaría en la generación de múltiples posibilidades de interrelación personal dentro del espacio público, a saber, actividades peatonales que fortalecen la calidad de vida urbana.

De la misma manera, Gehl (2006) expresa lo siguiente, "... todas las actividades sociales significativas, las experiencias intensas se producen cuando las personas están de pie. Sólo 'a pie' puede funcionar una situación como oportunidad significativa para el contacto y la información, para experimentar, parar o participar" (p.82), donde el autor enfatiza que la vida urbana tiene lugar a pie, dado que fomenta el desarrollo de las actividades peatonales en la cotidianeidad urbana, además de considerar la importancia del papel que juega el espacio público en la ciudad. Por sobre todo, Gehl (2014) reconoce que, "Un claro patrón central emerge de esta gran diversidad de actividades que se dan en el espacio urbano en una escala acorde con su nivel de necesidad" (p.20), y donde Gehl (2006, pp.17-22) concibe tres tipos de actividades peatonales en el espacio público, las obligatorias o necesarias o funcionales, las opcionales o recreativas y las sociales o resultantes. Observar y analizar el espacio público desde el enfoque de estos tres tipos de actividades, permitirá un acercamiento más auténtico a la calidad de vida urbana diversa, multifacética y versátil que se desarrolla en el mismo, la cual depende en gran medida de cuán amable sean las condiciones climáticas, además de su calidad física: "se trata también - y sobre todo - de la ciudad como lugar de encuentro" (Gehl, 2014, p.19).

Así mismo, Gehl (2014) recupera la tipología elaborada por Gehl (2006), donde cita en primer lugar, las actividades obligatorias, aquellas que se deben de realizar de todas maneras bajo cualquier condición (como ir al mercado o al centro de trabajo o al colegio, o hacer trámites en la ciudad, y en general hace referencia a las tareas cotidianas) sin importar la calidad del espacio público, y que frente a uno de baja calidad, se llevan a cabo indefectiblemente, pero de forma apresurada o más expeditamente. En segundo lugar, las actividades opcionales, que en muchas de las ocasiones son derivadas de una distracción en el camino, o que se ejecutan sin tener la necesidad o la intención de llevarlas a la práctica, pero para el efecto, indispensable contar con condiciones adecuadas que generen un espacio urbano de calidad. En este grupo, se encuentran las tareas peatonales más placenteras, y que según

Gehl & Svarre (2013) se pueden agrupar en caminar, pararse y sentarse: como disfrutar del clima, observar los pájaros, detenerse a descansar, mirar un atardecer o tomar un café observando el “paisaje urbano”. Por último, Gehl (2014) afirma que, “Las tareas opcionales y obligatorias son un prerrequisito para las llamadas actividades sociales” (p.22), las cuales “... incluyen todas las formas de comunicación que se dan entre las personas, y que ocurren dentro del espacio urbano” (p.22), representan una distracción conjunta, producto de un encuentro entre dos o más individuos que realizan distintos tipos de actividades peatonales, pero que escenifican diferentes interacciones dentro de un espacio público de calidad o simplemente predisuestas por un buen entorno urbano. (Gehl, 2014, pp.20-22).

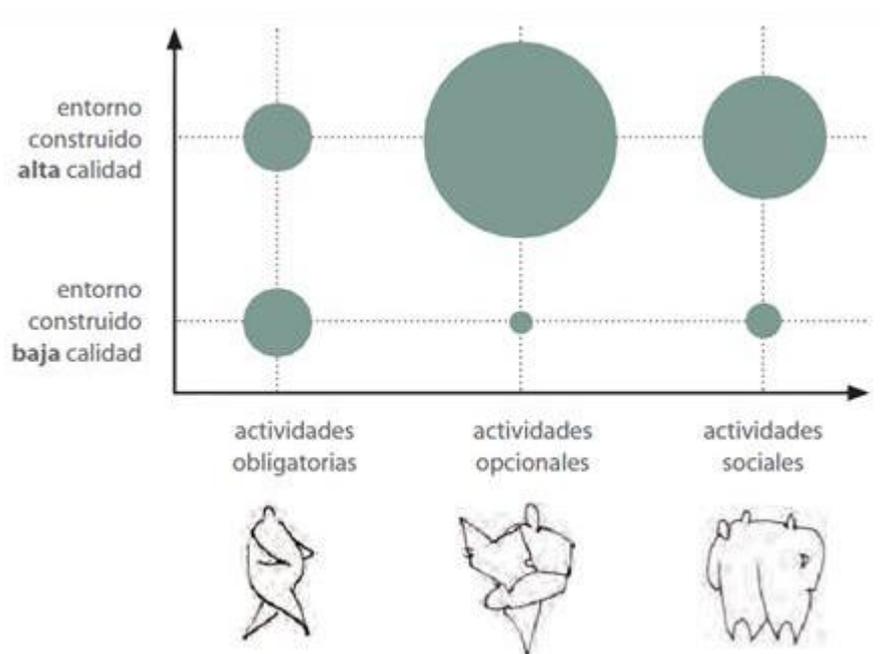


Figura 6: La interconexión entre la vida urbana y la calidad del espacio urbano.

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.21.

Elaboración: Gehl.

Gehl & Svarre (2013) recuperan una ilustración elaborada por Gehl (1968) y publicada en la Revista de Arquitectura *Arkitekten* N°20: “Gente a Pie”, la cual forma parte del primer gran estudio de correlación entre el espacio público y la vida pública, “Esta categorización temprana de actividades es parte del trabajo básico de Gehl para describir la vida en los espacios de la ciudad” (p.16).

Luego, los autores afirman que:

En el transcurso del siglo XX, se han ido llevando a cabo menos actividades necesarias en el espacio público. Si esta ilustración de actividades se hubiera realizado en el 2012, incluiría nuevas actividades, como hablar por teléfono celular (mientras se camina, se está parado y sentado), o alteraciones en las mismas, como fumar en el espacio público debido a cambios en la legislación sobre esta actividad, y otros ejemplos más. Además, que el tipo de actividades podría variar ampliamente de un lugar a otro. (Gehl & Svarre, 2013, p.16).

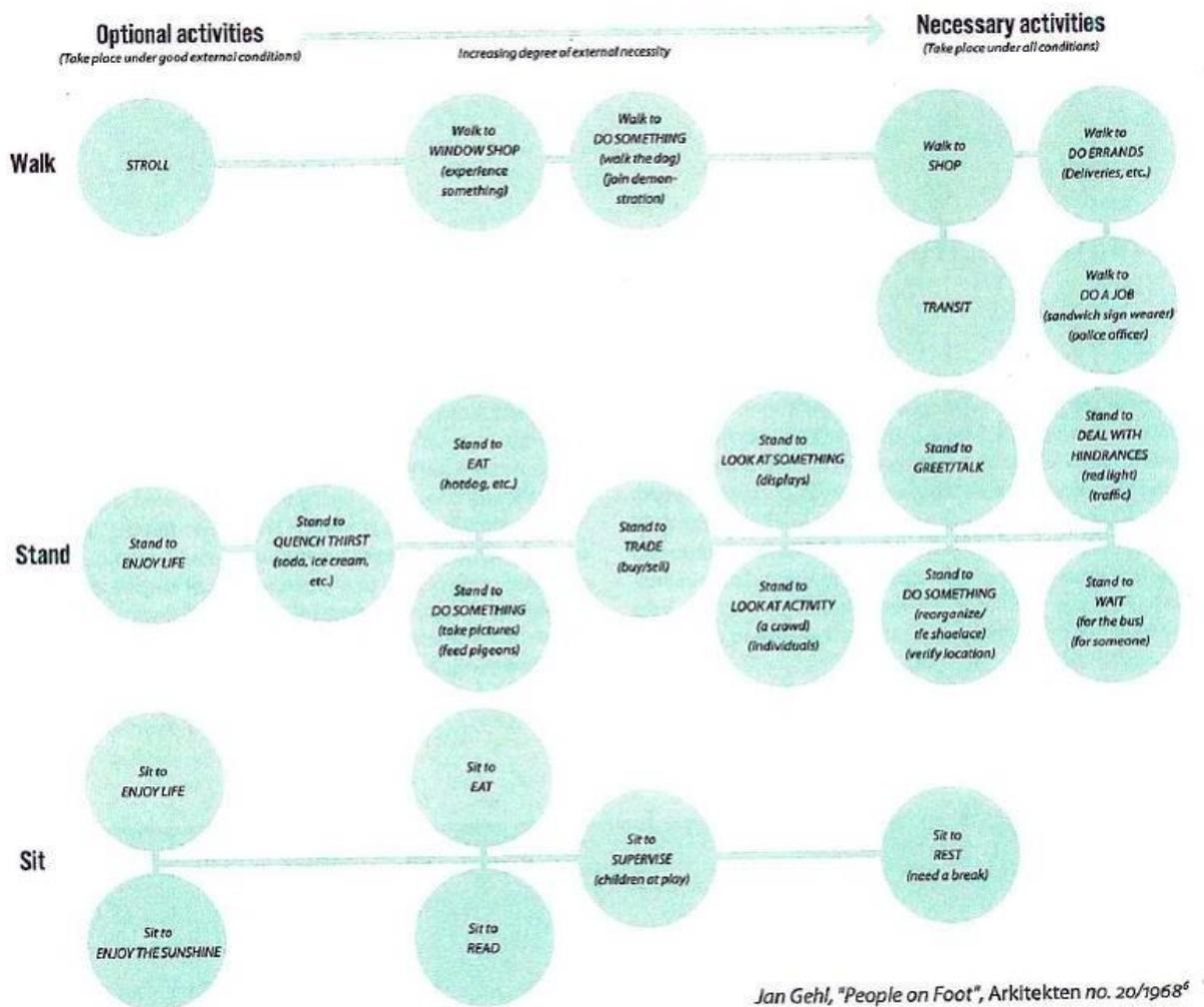


Figura 7: Gente a Pie.

Fuente: Cómo estudiar la Vida Pública, 2013, p.16.

Elaboración: Gehl & Svarre.

Por otra parte, Gehl (2014) comenta que, "Alentar a las personas a caminar y a andar en bicicleta en el espacio urbano es un punto de partida, pero no es suficiente. También se debe

impulsar la opción de sentarse y permanecer en la ciudad” (p.147). Definiendo así a las actividades de sentarse como “la gente que debe permanecer por un tiempo prolongado en la ciudad se cansa de estar parada y rápidamente busca un lugar donde sentarse” (p.140), y de pararse como “... una actividad de corto plazo. El tiempo que una persona puede sentirse cómoda es limitado, y los requerimientos de calidad para ello son mínimos. El peatón siempre puede detenerse rápidamente y echar un vistazo a lo que está pasando” (p.135). Según Gehl & Svarre (2013, p.17), “... las actividades primarias en el espacio público son caminar, pararse, sentarse y jugar. La lista de actividades que puede registrarse es casi interminable, y a menudo se observa diferentes tipos de actividades al mismo tiempo”.

En otro momento, Gehl (2014, pp.134-147) considera que existen dos tipos de actividades que se desarrollan en una ciudad y que se complementan a la perfección, de movimiento y de permanencia, donde “el carácter y la variedad de estas dependen del contexto y del nivel económico” (p.134). A su vez, las actividades de permanencia pueden ser clasificadas según el grado de necesidad: obligatorias y opcionales.

Entre las de permanencia obligatorias, se encuentran actividades de comercio callejero, de limpieza y mantenimiento, con una baja dependencia de la calidad urbana; y entre las de permanencia opcionales, como recalar en algún banco de una plaza o un café observando el “paisaje urbano”, con una alta dependencia de la calidad urbana y cuyo fin principal es el disfrute. Cabe resaltar que, “Es tan importante la calidad urbana cuando se trata de las actividades de permanencia que estas incluso pueden ser utilizadas como un patrón contra el cual medir el grado de atractivo que tiene una ciudad” (p.134), y además también, “... su extensión en el tiempo son un factor clave a la hora de crear espacios y ciudades vitales” (p.147). Asimismo, se indican los requerimientos generales que fomentan la permanencia en el espacio público, como “... un microclima agradable, una correcta ubicación, preferentemente cerca de un borde, con la espalda contra la pared, vistas interesantes, un bajo nivel de ruido que permita la conversación y la ausencia de polución” (p.140), características que activan criterios de calidad de protección-confort-placer en el espacio público para el peatón. En relación a las vistas o al “paisaje urbano”, este es muy importante porque debe de presentarse atractivo al peatón, que está en movimiento, para que este decida permanecer en el espacio público: “... espejos de agua, árboles, plantas, espacios que no se extienden al infinito, buena arquitectura y obras de arte. Al mismo tiempo, pretenderá observar la gente y

las interacciones que se dan en el espacio que lo rodea” (p.140). En general, “...las ciudades que ofrecen las mejores opciones para permanecer tienen fachadas rugosas y buenos puntos de apoyo, las urbes sin bordes o con frentes lisos, sin detalles, tienen poco que ofrecer en cuanto a ‘psicología de permanencia’...” (p.139).

Por otro lado, dentro de las actividades de movimiento se tienen a las de desplazamiento, como caminar y andar en bicicleta. Complementariamente, Gehl (2014) manifiesta que, también “... están las actividades que podemos catalogar como las del tipo común y planeadas: mercados, fiestas populares, encuentros, procesiones y manifestaciones” (p.23), diferentes formas de expresión cultural de una sociedad para interactuar en el espacio público.

Ahora bien, Gehl (2014) menciona que, “Las actividades sociales incluyen todas las formas de comunicación que se dan entre las personas, y que ocurren dentro del espacio urbano” (p.22), para luego manifestar como imprescindible que, “Una ciudad considerada óptima para los encuentros ofrece oportunidades para tres actividades humanas básicas: mirar, escuchar y hablar” (Gehl, 2014, p.148). Las mismas “... comprenden un espectro amplio de posibilidades” (p.22), donde se contemplan las actividades de carácter pasivo o de contacto básico pero espontáneo, como mirar y escuchar, y las de carácter activo o de contacto directo e intenso pero imprevisible, como hablar. A continuación, el autor expresa que, “El grado de amabilidad de un espacio urbano va a determinar el atractivo suficiente para que la gente se concentre allí y pueda conocerse, estos contactos pasivos proveen el telón de fondo para que otras formas de comunicación se desarrollen” (p.23), además, aún cuando las actividades pasivas representan la manera más elemental de contacto social, las mismas resultan ser las más practicadas en el espacio público, en contraposición de las actividades activas que resultan ser las más versátiles, sin embargo, ambas se complementan a la perfección y condicionan la comunicación entre las personas que circulan en el entorno urbano.

Asimismo, Gehl (2014) admite que, “Nuevas formas de comunicación indirecta ya son una realidad. Pueden complementar, pero nunca reemplazar el encuentro cara a cara entre las personas” (p.27), en relación a las alternativas actuales sobre medios de comunicación o los contactos indirectos o virtuales, incluso “a distancia y en tiempo real” con las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (NTICs) - brindando grandes facilidades de

servicios a sus usuarios - como contracara a los contactos directos o presenciales, es decir, mirar, escuchar y hablar.

Para terminar, el autor indica que, “Experimentar la vida urbana también es un entretenimiento divertido y estimulante. La escena cambia minuto a minuto, y hay mucho por observar: los comportamientos, los colores y las sensaciones” (Gehl, 2014, p.23), donde una postura de observación consciente sobre los espacios públicos por parte de los actores y agentes que intervienen en el proceso de hacer ciudad, podría ser la clave para su conocimiento integral y con material vivencial a plasmar en los planes de desarrollo urbano. A manera de colofón, Gehl (2014) expone que, “... la vida urbana es un producto tanto del número de actividades como de su duración” (p.147).

2.3.2 Componentes o planos contenedores del paisaje del espacio público

Analizar el espacio público, desde su dimensión física y morfológica, puede parecer un desafío debido a la presencia de una diversidad de elementos con diferentes niveles de jerarquía que intervienen en su configuración espacial, y que indudablemente impactan en la generación de una calidad urbana, a saber, en las actividades y usos, funciones, tipos y relación identitaria del hombre con el mismo.

En consecuencia, se presenta como un enfoque muy útil y práctico el análisis desde los componentes o planos contenedores del paisaje del espacio público, como lo propone Negrete (1986, pp.69-82 y 87-88), quien identifica el siguiente soporte físico en la composición del espacio público para determinar a través de las relaciones entre sus diferentes elementos, el paisaje del espacio público particular según la perspectiva del usuario: el plano horizontal, elemento principal que delimita el espacio público, confiere ubicación espacial y visual del entorno, generando unidad y armonía; el muro o plano vertical, que considera la escala, la forma y la materialidad dentro del espacio público; y el paisajismo o arborización o plano aéreo, donde los árboles se presentan a manera de una estructura arquitectónica de unidades formales y armónicas para el diseño urbano, puesto que funcionan como las arcadas, además que refuerzan direcciones o ejes y proporciones. Asimismo, Herrera (2017, pp.66-84) complementa dichas herramientas propuestas por Negrete (1986) y los planos contenedores horizontal, vertical y aéreo, con dos componentes adicionales. En tal sentido, se presentan las cinco tipologías y la correspondiente descripción de los soportes físicos en la composición del

paisaje del espacio público: el plano horizontal o planta, el plano vertical o fachadas, el plano del aire o vegetación y luminarias, los mobiliarios y elementos urbanos, y el arte público.

En primer lugar, el plano horizontal o planta, se define como “... la base sobre la que se sustenta el espacio público, es un componente esencial en la consolidación del paisaje urbano y la imagen de la ciudad, es un elemento importante para la construcción de la identidad social urbana” (Herrera, 2017, p.68), soporte físico que hace referencia a la superficie del suelo (incluso redes de agua y alcantarillado, eléctricas, etc.), y donde además, se determina la normativa de uso del suelo (peatonal, vehicular, comercial, etc.). Este plano también es capaz de generar el impacto identitario social mediante la estandarización de la materialidad en sus espacios (bloques de granito, canto rodado, madera, etc.), fomentando así, una relación de pertenencia y de unidad hacia y de la ciudad, a través del paisaje del espacio público. En segundo lugar, el plano vertical o fachadas, componente que hace referencia a las elevaciones de las edificaciones del entorno del espacio público, relacionándose con el discurso de “la dimensión humana y la ciudad a la altura de los ojos con la presencia de bordes blandos en el paisaje del espacio público” (Gehl, 2014). De este modo, se analiza el espacio privado que da cara hacia el espacio público, articulándolo y generando atributos relacionados con entornos positivos o negativos, lo cual es de vital importancia para el usuario al transmitirle “protección”, en relación a una sensación de seguridad física a los peatones como también una sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos.

En tercer lugar, el plano del aire o vegetación y luminarias. Se describe al componente de las luminarias como: “La disposición de estas es muy importante en la relación entre sujetos y espacio, ya que es un elemento de control de los flujos y permanencias, incluso puede regular los tipos de usuarios y usos asociados” (Herrera, 2017, p.78), las cuales representan un soporte físico vital dentro del mobiliario urbano porque facilitan la socialización y transmiten seguridad en el espacio público, y esto es de suma importancia si se lo analiza con criterios de un enfoque inclusivo. Con respecto al componente vegetal, se hace alusión sobre la elección más idónea, su impacto y dinamismo en el manejo del ingreso de luz natural en los espacios públicos, la proyección de sombras como elementos de diseño, y su relación entre el paisaje y los caminos que invitan a ser transitados diariamente por los usuarios. Cabe destacar que, en el caso específico del arbolado viario como elemento verde del componente del plano del aire, además de cumplir con un rol estético y una función perceptiva de tamiz, bioclimática y

sensorial en el espacio público, forma parte esencial de la estructura verde del paisaje de la ciudad, que de estar adecuadamente interconectado en red aumenta exponencialmente su potencial de beneficios en el medio ambiente urbano.

Para el efecto, se define como:

... la dimensión del espacio parece variar dependiendo de la época del año; en otoño e invierno aumenta gracias a la caída de las hojas, lo cual permite más visibilidad y entrada de luz. Mientras que en primavera y verano se reduce, creando sombras y espacios frescos para los peatones, resaltar que arboles perennifolios son los que sirven como hitos y se encuentran ubicados en áreas más centrales destinadas a los recorridos peatonales... (Herrera, 2017, p.77).

En cuarto lugar, los mobiliarios y elementos urbanos, se presentan como "... un componente fundamental en el espacio público y una de las características principales del espacio urbanizado, ya que lo posibilita para suplir necesidades diversas, permite adaptar el espacio físico a la actividad humana" (Herrera, 2017, pp.71), haciendo referencia a las propiedades físicas de estos elementos del espacio público, donde se deberá de considerar la flexibilidad y la versatilidad de los mismos, y que se adapten a las actividades de permanencia y recorrido del usuario (Gehl, 2006). Caso de bancos, fuentes, papeleras, etc. y otros elementos que brinden seguridad y confort en el espacio público, como la proximidad o cercanía a paraderos de movilidad urbana sostenible, así también juegos infantiles y "pautas básicas de accesibilidad universal". Todos estos criterios redundarán en un mayor disfrute social inclusivo, al atender a un mayor espectro de usuarios y pensando siempre en la ciudad a diferentes escalas. En último lugar, el arte público que, "... contempla no solo el contexto y sus interacciones, sino que también cuenta con algún grado de participación e integración de estos aspectos en su desarrollo" (Herrera, 2017, p.82), correspondiendo tanto a las iniciativas institucionales privadas o públicas como también a los procesos participativos de la ciudadanía, ya que así se genera un sentido de pertenencia y de apropiación del mismo.

Sin embargo, la conceptualización contemporánea del arte público se encuentra más ligada a fundamentos holísticos, es decir, en relación al fortalecimiento y promoción de la imagen y marca de una ciudad a través de la cultura. De este modo, se contemplan cuatro

alternativas básicas de arte en la ciudad, según la valoración del entorno urbano o la consolidación de algún proceso social: en los espacios públicos, para emplazamientos en particular, dentro del diseño urbano y el community art.

Ahora bien, tanto Negrete (1986) como Herrera (2017) toman en cuenta a la estructura verde urbana en sus propuestas de análisis, el paisajismo o arborización y el plano del aire o vegetación y luminarias respectivamente, sin embargo, este elemento se observa tácitamente en todos los demás componentes o planos contenedores del espacio público, tanto en plano como en alzado. Cabe destacar que el sistema verde urbano parte de la unidad representativa del árbol, como ser vivo o elemento biótico, y donde el arbolado viario representa a la mínima estructura verde que coexiste en el paisaje de la ciudad.

2.3.2.1 Arbolado viario



Figura 8: Arbolado viario de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores.
Fuente: Mabperu en flickr ...Un día cualquiera
Elaboración: Propia.

Conforme al Ayuntamiento de Málaga (2015), se indica que, “Los árboles de alineación están situados en zonas donde el principal protagonista es el ciudadano, deberán adecuarse a las necesidades que cada ambiente genere...” (p.13). De manera semejante lo manifiesta el Ajuntament de Barcelona (2011) cuando se lo designa como “árbol en trama urbana, predominantemente en alcorque y en alineación, situado en un entorno próximo a edificaciones y/o calzada, que requiere una poda de mantenimiento más frecuente que el resto de las tipologías” (p.18). Cabe señalar que dichos conceptos vertidos sobre el arbolado viario, lo conciben e identifican como uno de los elementos que componen el paisaje del espacio público, otorgándole “espacialidad” a disposición del usuario. Por su parte, Llorens & Anguix (2014) subrayan que, “Su intrínseco carácter urbano y sometido, casi completamente, a la condición de servicio público como tal, hace que esté sometido a múltiples factores y de índole muy diversa (planificación urbanística, usos del suelo, servidumbres, decisiones políticas, etc.)” (p.2). En la misma línea, Castillo & Pastrana (2015) acerca del arbolado viario refieren que, “Las formas y dimensiones de las copas, así como el tipo de raíz, son aspectos que guardan una estrecha relación con la vulnerabilidad que pueda representar el árbol para el espacio urbano” (p.114). Coincidiendo los autores, en ambos casos, sobre una clara alusión a la fragilidad del mismo dentro de la ciudad.

En relación con Salvador (2003), se expresa que, “El árbol podrá participar de muchas formas de agregación. Como alineación, o estructura lineal más o menos agregada, la gama de recursos estructurales, sobre todo para la ciudad es enorme y rica: El arbolado viario, que acompaña calles y plazas” (p.181), cabe señalar que el autor reconoce como tal a todas aquellas alineaciones de árboles que “... sobrepasan los 100 m con más de cinco unidades, y con disposición bilateral y regular” (p.103), o simplemente considera “... una separación de unos 12 m” (p.252). Además, Pedro Salvador considera también en el listado otras tipologías pertenecientes a esta estructura vegetal según los distintos elementos del sistema (Gehl Architects, MINVU & PNUD, 2017) o vías urbanas:

La avenida, cuya definición es su carácter lineal, homogéneo, pero con una multitud de recursos de composición: las alineaciones simples, dobles, regulares o no. Las explanadas, mails, caminos o carreras. Los bulevares, paseos de ronda y otras estructuras históricamente ligadas al cinturón urbano. Las alineaciones deribera en canales, ríos, carreteras. (Salvador, 2003, p.181).

Asimismo, Calaza & Iglesias (2016) lo describen de la siguiente manera:

Se pueden añadir otros calificativos para especificar la característica principal de estos árboles como por ejemplo el término árboles de calle, la ubicación detallada de los ejemplares es el carácter principal, son árboles plantados en núcleos de población, pero además su posición concreta son las calles del pueblo o la ciudad, y éste hecho condiciona tremendamente el cultivo y mantenimiento de éstos ejemplares, así como la selección de las especies adecuadas, en definitiva, su gestión. (Calaza & Iglesias, 2016, p.4).

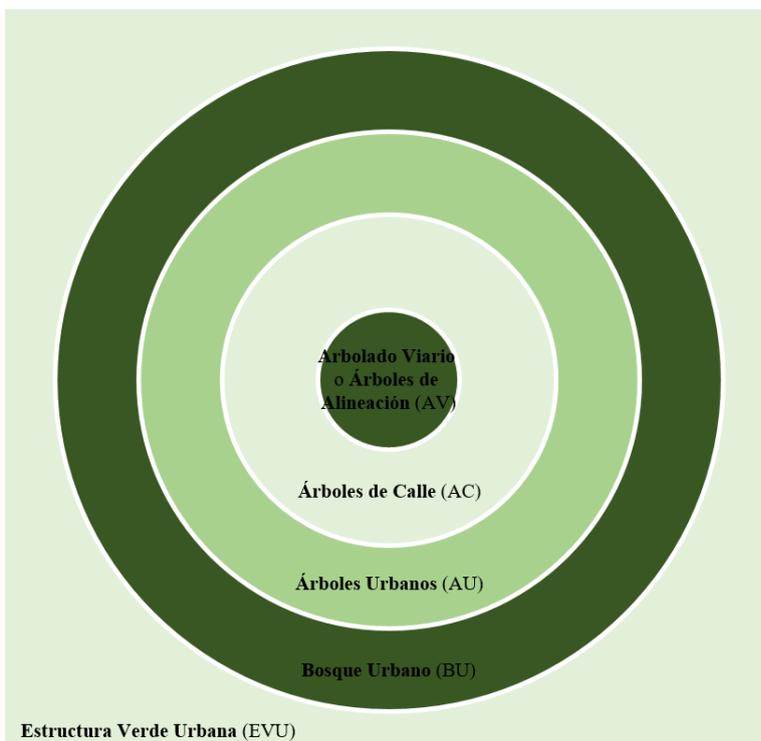


Figura 9: Representación de la Jerarquía de la Estructura Verde Urbana (EVU): Bosque Urbano (BU), Árboles Urbanos (AU), Árboles de Calle (AC), Arbolado Viario o Árboles de Alineación (AV).

Fuente: Argumentos a favor de la planificación e inversión en estructura verde: estudio de casos de los árboles de calle y los impactos del valor de la propiedad en Brisbane, Australia, 2016, p.2.

Elaboración: Adaptación de Plant.

Con respecto a los beneficios del arbolado viario, Rotherdam (2010) menciona que:

Los árboles de la calle, y especialmente los árboles de la calle urbana, brindan servicios importantes a personas y lugares. Generan carácter local y distintivo y agregan valor a las propiedades, y aumentan el deseo de vivir o trabajar en un lugar en particular. No sólo eso, sino que mejoran la calidad de vida y benefician la salud humana. Incluso sabemos ahora que, estos árboles ayudan

a proteger del clima a nuestros centros urbanos al reducir la temperatura de verano hasta varios grados, al atenuar la escorrentía generada por la tormenta y minimizar el riesgo de inundación, y al eliminar las partículas y otros contaminantes de la atmósfera de la ciudad. (pág.69).

Acorde con Salvador (2003), se afirma que, "... en particular el arbolado viario, influye más que el arbolado de jardines, sombreando de modo beneficioso durante el día a una ciudad cuyo nivel de radiación sea alto" (p.110), resaltando así su rol de regulador del clima para mejorar el ambiente de la ciudad, y por ende, la calidad de vida de las personas. Al mismo tiempo, el autor refiere sobre una simbiosis existente entre estas estructuras vegetales y la urbe, "... las cuestiones ambientales se deben a la estrecha relación entre las plantaciones y la calzada, a su propia dimensión, en proporción con la sección total de la vía de tráfico y a un conjunto de consideraciones patrimoniales, jurídicas y paisajísticas" (p.102). Hecha esta salvedad, los autores Castillo & Pastrana (2015) recomiendan lo siguiente, "Incorporar los beneficios del arbolado viario a la planificación y diseño urbanos constituye una labor necesaria en aras de garantizar políticas de gestión sustentables y menos vulnerables" (p.118), reforzando de este modo, la importancia del manejo idóneo de políticas ambientales, exigibles dentro de un plan regulador para una ciudad sostenible y sustentable, donde se considere soluciones articuladas en red para el sistema de espacios verdes, dentro de la noción del territorio.

Por otro lado, los autores Guarnaschelli & Garau (2009) refieren que, "Los árboles en alineación permiten delimitar múltiples espacios, generan privacidad, dan énfasis y orientan la circulación, y al mismo tiempo brindan la posibilidad de ocultar elementos que distraen, resultan poco decorativos, son muy llamativos o disonantes en el paisaje" (p.54), valorando su capacidad modeladora y compositiva del espacio público a través de sus características flexibles y dinámicas propias de la estructura del árbol, en un juego de llenos y vacíos, profundidades y puntos focales de atracción visual del diseño paisajista dentro de la estructura verde.

Resumiendo, según la página web del Municipio de Necochea (Buenos Aires, Argentina), desde la Dirección de Espacios Públicos se acota que, "El arbolado de alineación es un elemento urbano de suma importancia que puede transformar radicalmente las calles de

cualquier ciudad, proporcionando beneficios ambientales, estéticos y económicos”, señalando que el arbolado viario puede impactar positivamente, tanto en el ciudadano como en la ciudad, a través de beneficios más allá del espacio construido, elaborando una relación para la ocasión. Sin embargo, la misma sirve de base para la confección de un producto adaptado y enriquecido con aportes según Bauluz (2004, pp.49-50), Dwyer, McPherson, Schroeder & Rowntree (1992, pp.227-232), Roloff, Wiley & hijos (2016, pp.25-35) y Salvador (2003, pp.97-103-242y pp.141-143), a manera de síntesis del tema:

1. Mejora la calidad ambiental, ya que su masa arbórea en las calles, proporciona sombra y optimiza los índices de humedad durante el verano, para la protección y el bienestar de peatones en las áreas de paso.
2. Mejora el confort ambiental, ya que su masa arbórea en las calles, modifica el movimiento del viento, disminuye la contaminación sonora del ruido del tránsito, reduce el resplandor y oculta visuales desagradables.
3. Mejora las condiciones ambientales, ya que sus hojas, absorben y protegen contra la luz solar directa (calor) y, enfrían y filtran el aire de los contaminantes atmosféricos (humos y polvo), restableciendo su calidad.
4. Crea identidad en los distintos sectores de la ciudad, ya que brinda características únicas a la misma, estimulando los sentidos visuales y olfativos.
5. Proporciona una identidad cultural y constituye un bien público.
6. Incrementa el valor inmobiliario, ya que su presencia, aporta al atractivo de los espacios públicos de la ciudad, como un importante elemento de contenido estético y paisajístico urbano.
7. Proporciona una escala humana, en franco contraste con las grandes edificaciones que dominan la ciudad, sin romper con la imagen de la misma.
8. Proporciona entornos urbanos agradables para vivir, trabajar y descansar.
9. Contribuye a la estructuración y al diseño de los espacios públicos abiertos, definiendo áreas semipúblicas, pero sin desconectarlas del sistema verde urbano.
10. Contribuye desde siempre, con la arquitectura del paisaje, ya que genera orientación y ordenamiento, mostrando el camino a circular; además, resalta y enfatiza elementos arquitectónicos prominentes, como marco o contraste, creando una conexión con la estructura verde urbana.

11. Incrementa la sensación de seguridad física y vial en los peatones, ya que constituye estructuras de pantallas y bandas de arbolado como barrera de protección, generalmente para el tráfico rodado y los puntos de intersección de semáforos.
12. Provee un nexo ecológico con la naturaleza, ya que la relación entre personas y árboles, trasciende el nivel estético, vinculando y articulando áreas verdes a manera de cinturones o corredores verdes.
13. Proporciona el hábitat y la fuente de alimento para la fauna urbana.
14. Contribuye a la biodiversidad, la conservación de la naturaleza y la preservación de los genes, ya que provee biológicamente, un ámbito a un sin número de organismos vivos.
15. Proporciona un interés por los estados fenológicos de la vegetación urbana, a través de la belleza natural de su follaje, flores, frutos, colores, etc., ya que impacta en la forma de experimentar las estaciones del año y el diseño paisajista.
16. Favorece la captación de agua hacia los mantos acuíferos y presenta un papel vital en la conservación y reducción de la erosión del suelo urbano: manejo de la hidrología urbana.
17. Contribuye a la reducción del consumo de energía en las edificaciones aledañas, ya que su selección e implantación correcta en los espacios públicos, genera ciudades sostenibles y sustentables.
18. Contribuye al bienestar físico y mental, a la relajación de la tensión nerviosa, en su rol terapéutico.
19. Contribuye con la educación medioambiental de las siguientes generaciones, ya que permite experimentar una extensión de la vida silvestre, fomentando la conciencia ambiental en las ciudades.
20. Aporta con el desarrollo de la economía local, ya que el sistema vegetativo de una planificación verde, refuerza el potencial turístico del entorno urbano.

2.3.2.2 “Bordes Blandos” según Jan Gehl

Gehl (2014, pp.74-88) define el concepto como “... la zona donde el interior y el exterior entran en contacto. Este es el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios” (p.75), según el autor los “bordes blandos” delimitan el espacio público, ofrecen protección-

confort-placer al usuario y se les relaciona con una diversidad de actividades peatonales, las mismas que contribuyen al fortalecimiento de la calidad en la vida urbana, tal como: mirar hacia adentro de las plantas bajas y hacia afuera para integrarse al espacio público, entrar y salir consecutivamente de las plantas bajas, mirar vitrinas al costado de otros, interactuar con las personas, y otras actividades opcionales y/o sociales más. Asimismo, Gehl (2014) describe al espacio público de los “bordes blandos” donde se desarrollan dichas actividades, utilizando expresiones como: “zonas con bordes atractivos e interesantes, zonas de permanencia, zonas para experiencias urbanas y sensoriales, zonas de interacción o intercambio, zonas con umbrales dinámicos de transición, zonas donde se fusionan el exterior con el interior, fachadas activas, abiertas y vitales, y otras más”.

Por otro lado, Gehl (2014, p.78), menciona seis características sobre los “bordes blandos”, en relación a su aporte de calidad en el diseño urbano y su contribución a la vitalidad urbana en la vida diaria de los usuarios, haciendo alusión a las ciudades vitales. En primer lugar, **escala y ritmo**: para los peatones corresponde la escala compacta de los 5 km por hora, colmada de puntos de interés, y como principio de diseño urbano “unidades angostas y muchas puertas”; el ritmo presente en las fachadas activas, abiertas y vitales garantiza siempre visuales interesantes al peatón. En segundo lugar, **transparencias**: presencia de fachadas activas, abiertas y vitales como zonas de interacción o intercambio entre el exterior y el interior, que aportan al espacio público la dimensión humana con una escala a la altura de los ojos del peatón. En tercer lugar, **estimular los sentidos**: a través del diseño de las primeras plantas a nivel de la vereda como zonas para experiencias urbanas y sensoriales, que brinden las posibilidades de disfrutar de un recorrido peatonal mientras se realizan actividades opcionales y/o sociales. En cuarto lugar, **textura y detalles**: las plantas bajas de las edificaciones se presentan como zonas con bordes atractivos e interesantes para el peatón, con una diversidad de materiales y colores como también una profusión de detalles. En quinto lugar, **uso mixto**: generar múltiples ofertas de actividades, a través de suelos urbanos de usos mixtos, tanto para las zonas de interacción o intercambio como para las zonas de permanencia que aseguren una “ciudad de 24 horas”, es decir, una ciudad activa, diversa y segura para el peatón, lo que repercutirá significativamente en la calidad de la vida urbana. Por último, **fachadas con ritmo vertical**: esta resolución formal de diseño urbano produce zonas con bordes atractivos e interesantes a lo largo de los recorridos peatonales, y además, activa zonas para experiencias

urbanas y sensoriales donde las distancias se perciben como más cortas y el tiempo como más rápido.

Asimismo, Gehl (2014) expresa que, “El tratamiento de los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejerce una influencia decisiva en la vida urbana” (p.75), por lo mismo, se hace necesario la participación de planificadores urbanos que fomenten políticas estratégicas sobre “bordes blandos”, como la herramienta básica pero valiosa de diseño para generar ciudades vitales, a través de propuestas de fachadas activas, abiertas y vitales y de zonas con umbrales dinámicos de transición entre el exterior y el interior, en las primeras plantas a nivel de la vereda que aseguren siempre patrones de actividad peatonal en el paisaje del espacio público. En tal sentido, Gehl (2014) expone que, “... en Estocolmo, Suecia, se desarrolló una escala con cinco niveles, para poder tener un registro de lo que sucedía en las plantas que abrían a la vereda, de cara a un proyecto de renovación urbana en 1990” (p.240), donde el estudio de análisis desplegado en el centro de la ciudad, busca por medio de técnicas de relevamiento establecer diferentes grados de atraktividad entre los “bordes blandos” y las plantas bajas de las edificaciones, con el fin de desarrollar criterios de diseño para espacios públicos de calidad. Para el efecto, Gehl (2014, p.241) recupera la mencionada escala de evaluación elaborada por Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants (2002, p.37), que después fue reeditada por Diseño Urbano Internacional (2006) en el artículo “Encuentros Cercanos con Edificios”, y que posteriormente fue desarrollada por Gehl Architects - Urban Quality Consultants (2009).

Tabla 5:
Evaluación de las fachadas de las calles y la actividad a nivel del suelo.

EVALUACIÓN DE LAS FACHADAS DE LAS CALLES y LA ACTIVIDAD A NIVEL DEL SUELO		
A = Atractivo y Activo	B = Agradable y Amigable	C = Mixto o Intermedio
<ul style="list-style-type: none"> - Unidades pequeñas, numerosas puertas (15-20 unidades / 100m) - Gran diversidad de funciones - No hay unidades cerradas o pasivas o vacías - Interesante relieve en las fachadas de resolución vertical - Materiales de calidad y detalles refinados 	<ul style="list-style-type: none"> - Unidades relativamente pequeñas (10-14 unidades / 100m) - Cierta diversidad de funciones - Sólo unas pocas unidades cerradas o pasivas o vacías - Algunos relieves en las fachadas - Relativamente numerosos buenos detalles 	<ul style="list-style-type: none"> - Mezcla de unidades pequeñas y grandes (6-10 unidades / 100m) - Modesta diversidad de funciones - Sólo unas pocas unidades cerradas o pasivas o vacías - Un diseño de fachadas poco interesante con escasos relieves - Un poco de pobres detalles
D = Aburrido	E = Nada Atractivo e Inactivo	F = Malo
<ul style="list-style-type: none"> - Unidades más grandes con pocas puertas (2-5 unidades / 100m) - Muy poca diversidad de funciones - Muchas unidades cerradas o pasivas o vacías - Fachadas predominantemente poco atractivas o interesantes - Pocos o ausencia de detalles 	<ul style="list-style-type: none"> - Unidades grandes con pocas o ninguna puerta (0-2 unidades / 100m) - No hay variación visible de la función - Unidades cerradas, pasivas y vacías - Fachadas monótonas y uniformes - No hay detalles en su totalidad, prácticamente nada interesante ni atractivo que observar 	<ul style="list-style-type: none"> - Como "E" pero aún mucho más pobre

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.241; Espacios públicos y vida pública, ciudad de Adelaida: 2002, 2002, p.37.

Elaboración: Basada en Gehl; Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants.

A continuación, Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017), manifiestan que, “El éxito de un espacio público depende en gran medida de las características de su perímetro. Todos los espacios públicos se benefician de ‘bordes blandos’, bordes porosos y permeables con umbrales frecuentes, pronunciados, y variados...” (p.136), haciendo alusión a la estrategia compositiva dentro de los componentes contenedores del espacio público de las fachadas activas, abiertas y vitales o “bordes blandos”, como los planos verticales con límites virtuales capaces de vincular “la calle con la primera planta a nivel de la vereda de edificaciones de uso mixto”, a saber, nichos, pérgolas, porches, terrazas, u otros elementos arquitectónicos con características similares. Estas fachadas de propiedades permeables se proponen a lo largo del perímetro del espacio público para fomentar una diversidad de actividades, tanto exteriores como interiores, y por ende, asegurar una afluencia constante de usuarios. Al mismo tiempo, se hace necesario establecer “bordes conectados”, es decir, un vínculo o tensión visual entre las fachadas activas o “bordes blandos” con el centro del espacio público mismo, sin obstáculos

a la altura de los ojos se facilita la circulación libre del usuario y se favorecen las actividades de la vida cotidiana.

Resumiendo lo planteado, “bordes blandos” hace referencia a la necesidad de todo espacio público de contar con unos perímetros espaciales porosos, permeables, activos y conectados con su centro, para promover el intercambio de actividades entre el exterior y el interior de las plantas bajas de las edificaciones, con el fin de garantizar una buena relación físico espacial y perceptiva con el usuario.

2.3.3 “La Dimensión Humana” según Jan Gehl

Gehl (2014) manifiesta que, “... a lo largo de los últimos 50 años se le ha negado un lugar a la dimensión humana dentro del proceso planificador” (p.229), donde el autor argumenta que la desvirtualización en el manejo del concepto dual del “ser humano + espacio urbano” básicamente tiene su origen en dos momentos históricos con respecto a la vida de las ciudades. Según Gehl (2014), el primer momento y las ideologías sobre el planeamiento urbano: “... principalmente el modernismo - le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes” (p.3), contraviniendo con la primordial función vital de los espacios públicos, la de congregar, al no estar todos los elementos del sistema urbano interconectados entre sí en trama urbana, o sea, “una tipología de bloque abierto- aislada”. Inclusive, como señala Gehl (2014), “Este cambio de escenario no solo ha reducido las oportunidades para que la caminata se desarrolle como forma de transporte, sino que también ha puesto en riesgo las funciones sociales y culturales que cumplen los espacios públicos” (p.3), así pues, los mismos paulatinamente fueron perdiendo presencia o dimensiones, y hasta reemplazados por los pseudoespacios públicos o los no-lugares. Sin embargo, el autor menciona que en la actualidad las nuevas tendencias sobre el planeamiento urbano están enfocadas en el diseño de ciudades vitales, así “... es una señal positiva que el interés por construir complejos urbanos dinámicos y de uso mixto ha aumentado y continúa creciendo” (p.4), donde el orden de las prioridades para salvaguardar la dignidad del ser humano según la dimensión humana sería el siguiente: “vida urbana + espacio público + edificios mixtos”.

Según Gehl (2014), el segundo momento y la conquista del espacio público por el vehículo motorizado: “Los automóviles invadieron las ciudades de modo masivo alrededor de

la década de 1960, dando inicio así a un proceso que acabaría erosionando cualquier posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana” (p.5), apoyada por políticas urbanas de ensanchamiento de vías como solución al caos vehicular urbano, aunque la mayor de las veces usurpando espacio público destinado al peatón, entablándose así una competencia urbana por el metro cuadrado dentro del paisaje del espacio público pero en desmedro del ser humano. Asimismo, acorde con Gehl (2014), el orden de las prioridades según la dimensión humana para el diseño de ciudades sostenibles y sustentables sería el siguiente: “vida urbana + espacio público + edificios mixtos + movilidad verde”.

Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants (2002) “... creen firmemente que la planificación realizada teniendo en cuenta la dimensión humana producirá soluciones duraderas y de alta calidad” (p.7), donde los autores hacen alusión a los 5 tipos de diseño de ciudades que Gehl (2014) y Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017) proponen: sanas o saludables, seguras, solidarias, sostenibles y sustentables, pero sobre todo vitales. Igualmente, Gehl (2014) manifiesta que en la actualidad existe un marcado interés sobre una planificación de las ciudades que contemple, tanto una demanda creciente por la dimensión humana y la calidad de su espacio público como por la gestión y participación de sus actores urbanos, donde “los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública, capaz de contribuir en el desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras” (p.6), tipos de ciudades que expresan los objetivos de toda planificación del siglo XXI: urbes capaces de generar calidad de vida urbana para sus habitantes a través del manejo de la escala humana. Estas urbes tienen la capacidad de producir espacios públicos más habitables para el ciudadano, es decir, ofrecen la experiencia de transitar por la ciudad a modo de una incursión urbana pero desde la exclusiva perspectiva del peatón y a la altura de sus ojos, para poder percibir su entorno urbano inmediato hasta con profusión de detalles. Asimismo, Gehl (2014) agrega que, “... incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos objetivos...” (p.6), resaltando la estrecha relación entre las diferentes respuestas físicas pero con calidad espacial y el logro de las correspondientes metas de planificación del presente siglo.

Una planificación urbana que considere como prioridad atender las necesidades que surgen del habitante de la ciudad, siempre procurará promover entornos urbanos vitales bajo la perspectiva de la dimensión humana según Gehl (2014), los mismos que contemplan en

exclusivo al ser humano de a pie. Así, Gehl Architects *et al.* (2017) declaran que, “Después de décadas de olvido, las características físicas y psíquicas de los individuos vuelven a convertirse en el punto de partida para cualquier discurso sobre el espacio urbano” (p.34), aludiendo a la identificación de las características inherentes del ser humano: bípedo erecto de movimiento unidireccional y lineal con un ritmo de 5 kilómetros por hora, y por excelencia social, pero que maneja diferentes niveles de intimidad según la proximidad aceptada tácitamente. En consecuencia, dichas características determinarán la forma de apropiación del espacio público como respuesta al confort psicofísico de sus peatones y la dimensión humana. Asimismo, Gehl (2014) expresa “que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios urbanos es una cuestión íntimamente ligada a cómo se maneja la dimensión humana si se ofrecen los incentivos adecuados” (p.17), en tal sentido, el autor apoya fuertemente la idea de recuperar las calles para las personas por el evidente significado que representan en una ciudad, infiriendo que todo espacio público se percibe como el indicador urbano de calidad de vida de sus habitantes.

A continuación, Gehl (2014) recalca que, “... lograr que la vida urbana sea viable requerirá un cuidadoso trabajo sobre las condiciones de uso para que la gente pueda caminar, andar en bicicleta y usufructuar el espacio público” (p.229), desde luego, un acercamiento más humano a las necesidades, expectativas y demandas de sus ciudadanos, generará múltiples alternativas de uso diario para un sin fin de usuarios en determinadas condiciones espaciales, es decir, considerar como primera prioridad en toda planificación urbana “las necesidades de los usuarios del espacio público”. Además, Gehl (2014) agrega que, “Las cuestiones centrales son respeto por las personas, dignidad, disfrutar la vida y ver la ciudad como un lugar de encuentro. Hoy en día podemos concluir, con conocimiento de causa, que la planificación urbana debe empezar por las personas” (p.229), no cabe duda que este conocimiento y reconocimiento de la esencia misma del ser humano impactará positivamente en ciudades más humanas.

De acuerdo con el análisis cualitativo de los espacios públicos de Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants (2002, p.8), una buena ciudad vista desde la perspectiva peatonal cuenta con cuatro características. En primer lugar, debe ser una ciudad para caminar y permanecer un tiempo, esto implica espacios públicos amplios, seguros, inclusivos, predecibles e iluminados, con posibilidades para disfrutar del clima, con bordes atractivos a la

altura de los ojos, con oportunidades para sentarse y con oferta de servicios complementarios. En segundo lugar, debe permitir intercambios sociales y culturales, esto va de la mano con la democratización de los espacios públicos. En tercer lugar, debe ser un lugar para hablar, mirar y experimentar, esto se logra generando espacios articulados según la distancia aceptada entre las personas (íntima, personal y social), sin ruidos que interrumpan conversaciones y con puntos fascinantes para observar. Finalmente, debe ser una ciudad activa, diversa y segura para moverse, esto se traduce en dinamismo y disponibilidad 24/7 de actividades y servicios.

Tabla 6:
Características de una buena Ciudad.

LA DIMENSIÓN HUMANA y LOS 5 TIPOS DE CIUDADES PARA LA GENTE: SALUDABLES, SEGURAS, SOLIDARIAS, SOSTENIBLES Y SUSTENTABLES, y VITALES	
Características de una buena Ciudad	
<p>1. Para caminar y permanecer un tiempo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacio para caminar con dignidad, integridad y sin sobrepoblación - Condiciones climáticas agradables: sol y sombra según la estación y protección del viento - Fachadas agradables a nivel de calle para pasear y observar - Buenas condiciones para las personas con discapacidades y con cochecitos de niños - Estructura clara en el sistema peatonal: debe ser fácil orientarse y que conecte destinos importantes - Capacidad para pasear por la ciudad - Buen ritmo de marcha con pocas interrupciones - Pocos y cortos tiempos de espera en las intersecciones - Muchos bancos bien situados - Amplios asientos secundarios como escalones y bordes de jardineras - Cafés y restaurantes al aire libre bien situados - Iluminación buena y eficiente 	<p>2. Para intercambios sociales y culturales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacio para las actividades culturales y la comunicación - Espacio para el teatro callejero, payasos, música y actividades comerciales a pequeña escala - Espacios públicos democráticos para todos <p>3. Para hablar, mirar y experimentar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bajo nivel de ruido y pocas perturbaciones - Espacios públicos íntimos - Buenas vistas y buenos detalles - Fachadas, escaparates y exhibiciones interesantes <p>4. Activa, diversa y segura para moverse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una amplia variedad de usos tanto de día como de noche - Uso mixto para asegurar una ciudad de 24 horas - Instituciones educativas para asegurar la vida y la vitalidad - Abierto por las tardes con ventanas iluminadas - Lugares y calles seguros tanto de día como de noche

Fuente: Espacios Públicos y Vida Pública, Ciudad de Adelaida: 2002, 2002, p.8.
Elaboración: Basada en Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants.

Por último, Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017, pp.136-137) mencionan que fundamentalmente la dimensión humana en el espacio público debe contemplar las siguientes recomendaciones: **escala humana** (la ciudad a la altura de los ojos y perceptivamente sensorial, que propicie la socialización entre los usuarios); **bordes blandos** (perímetros espaciales porosos, permeables, activos y conectados con el centro, que promuevan el intercambio entre exterior e interior de la planta baja de las edificaciones); **sistema de espacios públicos o subespacios** (que se articulen con una trama urbana atomizada de vacíos sobre llenos, para cuando sea necesario reestablecer la escala humana); **diversidad de usuarios y**

accesibilidad universal (considerando necesidades particulares de inclusión social); y **jerarquía espacial con interfaz de estímulos sensoriales** (gradación progresiva de público a privado, para manejar opciones de actividades y servicios). Cabe destacar que, Gehl Architects *et al.* (2017), exponen los criterios de calidad para el espacio público según Gehl (2014), pero disgregados y referidos a una realidad latinoamericana (Chile), donde hacen énfasis puntualmente en la estructura verde, bajo el concepto de la biofilia, activando la sensorialidad ambiental del usuario.

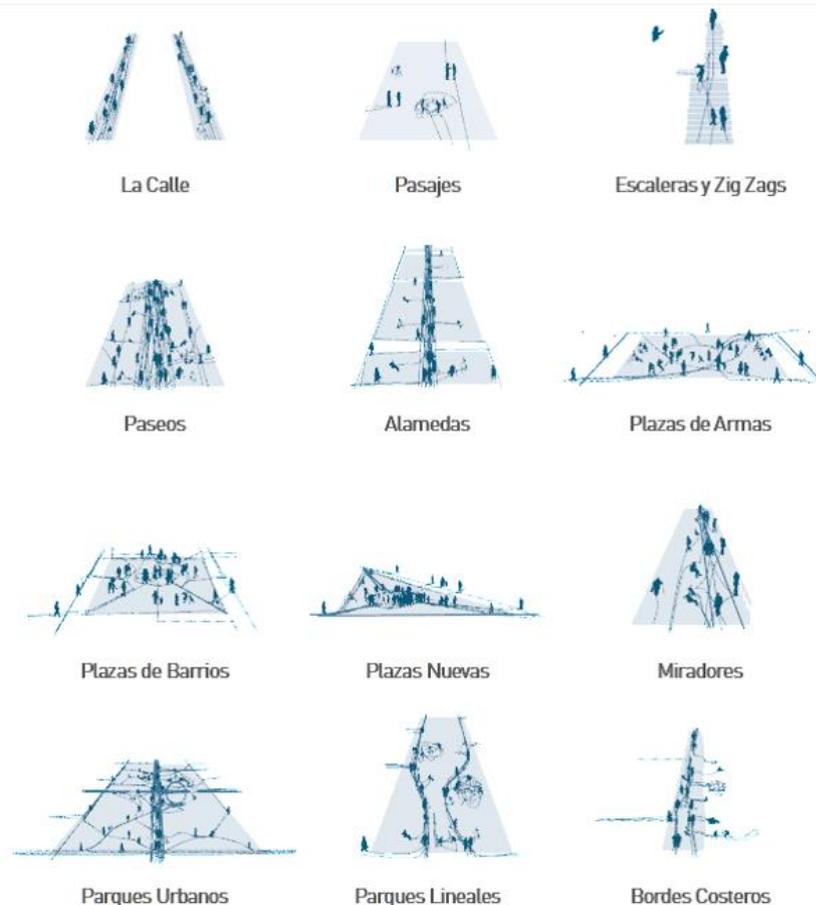


Figura 10: La dimensión humana en el espacio público.

Fuente: La Dimensión Humana en el Espacio Público, 2017, p.43.

Elaboración: Gehl Architects, MINVU & PNUD.

2.3.3.1 Criterios de calidad del espacio público - CCEP según Jan Gehl

De acuerdo con Gehl, Gemzoe, Kirknaes & Sondergaard (2006) se describe la evolución y las tendencias de la vida urbana desde la sociedad industrial hasta la sociedad de consumo, y donde también se pone en evidencia que en los últimos 50 años el uso, el propósito y las características del espacio público han cambiado notoriamente, y con ello la vida en estos. Mientras que en décadas anteriores, dominaban las actividades vitales (obligatorias o

necesarias o funcionales), hoy en día, predominan las actividades de tiempo libre y recreativas (opcionales). Así, con la aparición de ésta nueva escena urbana se plantean nuevos desafíos en los espacios públicos, no sólo de estructuración y configuración espacial sino también en relación a la calidad de los mismos, alineándose al concepto del desarrollo de las ciudades sostenibles y sustentables, y vitales. En consonancia con lo expuesto, se enfatiza sobre la calidad de los espacios públicos, y por primera vez se menciona e ilustra (12) criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal, fundamentados en estudios sobre el desarrollo de la vida en la ciudad de Copenhague y la de sus usuarios en dichos espacios, con el propósito de fomentar mejoras en otras ciudades, como una respuesta de adaptación a los nuevos retos y cambios propios del siglo XXI.

Por otra parte, Gehl (2014, pp.117-192) recupera dicha ilustración elaborada por Gehl, Gemzoe, Kirknaes & Sondergaard (2006), que posteriormente fue desarrollada por Gehl Architects - Urban Quality Consultants (2009), y donde se describen 12 criterios de calidad en relación con el diseño del espacio público, requisitos esenciales agrupados según 3 categorías propuestas: protección, confort y deleite. En primer lugar, la categoría protección, que contempla 3 sub-categorías: sensación de seguridad física a los peatones (confianza durante los desplazamientos ante el tránsito y los accidentes vehiculares); sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos (políticas de no-violencia ante riesgos de daño físico: promover la circulación peatonal mediante ofertas de actividades diurnas y nocturnas con iluminación); y sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación (diseño de elementos y áreas destinadas al resguardo de las inclemencias atmosféricas, considerando el beneficio de la vegetación urbana). A su vez, Gehl (2014) afirma que, “Si algunos de estos problemas no están resueltos, atender correctamente a los otros puede resultar inútil” (p.238), refiriéndose al orden en que necesariamente deben de ser abordados los criterios de calidad y a la influencia que en definitiva ejerce esta primera categoría sobre las demás para que el todo funcione.

En segundo lugar, la categoría confort, señala como necesario “... asegurarse de que los espacios sean cómodos y alienten a las personas a realizar las actividades más identificadas con lo público...” (p.238), a través de la reseña de 6 sub-categorías: oportunidades para caminar y andar en bicicleta (generar condiciones de uso en toda su extensión: fachadas atractivas y superficies regulares, tomando en cuenta la accesibilidad universal); oportunidades para

pararse y permanecer (generar condiciones agradables para la permanencia del peatón, mientras se contempla vistas y paisajes interesantes); oportunidades para sentarse (disponibilidad de mobiliario urbano para ordenar circulación peatonal y establecer funciones de esparcimiento); oportunidades para mirar y observar (asegurar vistas y paisajes interesantes); oportunidades para hablar y escuchar (mobiliario urbano que favorezca el encuentro peatonal para conversar y expresarse, respetando bajos niveles de ruido); y oportunidades para jugar y hacer ejercicio (generar condiciones de esparcimiento: actividades frecuentes diurnas y nocturnas a lo largo del año).

En último lugar, la categoría deleite, hace referencia a “potenciar los factores positivos de cada sitio...” (p.238), por medio del desarrollo de 3 sub-categorías: percepción de la escala humana (la ciudad a la altura de los ojos: considera la perspectiva de los ojos de las personas); oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza (diseño asociado al clima y a la topografía); y oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas (fomentar la buena arquitectura, el diseño de calidad y el contacto con la naturaleza). Cabe señalar, que esta última sub-categoría debe de ser considerada como “... un concepto globalizador, que incluya a todas las otras áreas” (p.238). Así mismo, Gehl (2014) asevera que, “... los espacios urbanos que mejor funcionan en todo el mundo despliegan una adecuada implementación de todos los factores cualitativos mencionados” (p.238).

Se hace necesario mencionar que dentro de los 12 criterios de calidad del espacio público (CCEP) según Jan Gehl, se puede observar que los mismos hacen referencia tácitamente a la vegetación urbana, específicamente al arbolado viario, como un elemento urbano estructurador del espacio público. En consecuencia, el concepto de vegetación urbana debe de estar considerado como un criterio transversal y globalizador en la construcción de cada uno de estos criterios arriba descritos.

protección	<p>Protección del tránsito y los accidentes — sensación de seguridad física</p> <ul style="list-style-type: none"> Protección para los peatones Eliminar el temor al tránsito 	<p>Protección del crimen y la violencia — sensación de seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> Ámbito público vital Miradas en la calle Funciones que se solapan de día y de noche Buena iluminación 	<p>Protección de las molestas experiencias sensoriales</p> <ul style="list-style-type: none"> Viento Lluvia y nieve Frío y calor Polución Polvo, ruido, reflejos del sol 	
	comfort	<p>Oportunidades para caminar</p> <ul style="list-style-type: none"> Lugares para caminar Ausencia de obstáculos Buenas superficies Accesibilidad para todos Fachadas interesantes 	<p>Oportunidades para permanecer</p> <ul style="list-style-type: none"> Efecto de borde y zonas atractivas donde pararse y permanecer Apoyaturas donde pararse 	<p>Oportunidades para sentarse</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonas para sentarse Aprovechar las ventajas: la vista, el sol y las personas Buenos lugares donde sentarse Bancos en donde descansar 
	<p>Oportunidades para mirar</p> <ul style="list-style-type: none"> Distancias razonables Visuales sin obstáculos Vistas interesantes Iluminación artificial (cuando oscurece) 	<p>Oportunidades para hablar y escucharse</p> <ul style="list-style-type: none"> Bajos niveles de ruido Equipamiento urbano que ofrezca lugares donde se pueda charlar 	<p>Oportunidades para el juego y el ejercicio</p> <ul style="list-style-type: none"> Alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego De día y de noche En verano y en invierno 	
placer	<p>Escala</p> <ul style="list-style-type: none"> Edificios y espacios diseñados acorde con la escala humana 	<p>Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima</p> <ul style="list-style-type: none"> El sol y la sombra El calor y el fresco Las brisas 	<p>Oportunidades para mirar</p> <ul style="list-style-type: none"> Buen diseño y detalles adecuados Buenos materiales Visuales atractivas Árboles, plantas y agua 	

Figura 11: 12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal.

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.239.

Elaboración: Gehl.

En definitiva, si siempre se consideran cualidades espaciales para el diseño de una ciudad, invariablemente se desarrollará una vida urbana atractiva, extensa, multifacética, vibrante, y con muchos otros matices y características nuevas que reflejen los cambios constantes en la sociedad. Precisamente, Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants (2002), mencionan las características propias de una buena ciudad, tomando como criterio de evaluación, un análisis cualitativo de los espacios públicos desde una perspectiva peatonal, caminando a un ritmo de 5 kilómetros por hora.

Tabla 7:
Criterios de calidad del espacio público según actividades peatonales.

Gehl (2014)		CRITERIOS DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO - CCEP		
Gehl (2014)				
ACTIVIDADES PEATONALES	Protección	Confort	Placer	
Obligatorias o Necesarias o Funcionales	Sensación de seguridad física a los peatones			
	Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos			
	Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación			
Opcionales o Recreativas		Oportunidades para caminar y andar en bicicleta		
		Oportunidades para pararse y permanecer		
		Oportunidades para sentarse		
		Oportunidades para mirar y observar		
		Oportunidades para hablar y escuchar		
		Oportunidades para jugar y hacer ejercicio		
Sociales o Resultantes			Percepción de la escala humana	
			Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	
			Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	
Función perceptiva del "Arbolado Viario"	de Tamiz	Bioclimática	Sensorial	

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.134-147 y 239.
Elaboración: Basada en Gehl.

2.3.3.2 Calidad del espacio público

Biondi (2010) señala que, “La sensación de confort es la expresión del bienestar de un individuo en relación con su entorno” (p.74), enfatizando sobre el comportamiento del usuario en los espacios públicos, y recalando además que “... existe un factor de adaptación psicológica al medio ambiente que es mucho más marcado cuando el habitante se encuentra en un espacio exterior...” (p.75), mecanismo excepcional del ser humano, según variables

personales, sobre el grado de aclimatación que modifica su grado de aceptabilidad térmica para un concreto ámbito, sumado a la estrecha relación de una variada oferta de actividades en los espacios públicos de calidad.

De modo idéntico, Gómez, Rojas & Higuera (2010) afirman que "... la calidad de los espacios urbanos exteriores son determinados por una combinación de aspectos socio-psicológicos y físicos que afectan el comportamiento de las personas y el uso de estos espacios tiende a incrementarse..." (cap.1, párr.1), en relación al nivel de resiliencia a las diferentes condiciones ambientales para el peatón y su percepción sobre el confort ambiental de dichos espacios. Además, las autoras manifiestan que, "La estimulación ambiental es una razón importante para el uso y realización permanente de actividades en el exterior..." (cap.1, párr.2), haciendo una clara alusión a los conceptos de ciudades vitales, sostenibles y sustentables, como también a los 12 criterios de calidad del espacio público referidos por Gehl (2014), principios fundamentales a considerar para generar una mejor vida urbana en la ciudad, a través de una planificación, evaluación y calificación de las actividades peatonales que definen su uso. En igual forma, Biondi (2010) se expresa sobre la calidad de los mismos como "... la capacidad de los espacios exteriores de ofrecer ese bienestar, tanto físico como psicológico y social, que nos permite vivir saludablemente, tanto a los seres humanos como por extensión a todos los ecosistemas que conforman nuestro entorno" (p.74), en efecto, consiste evidentemente en brindar las oportunidades y posibilidades a la gente de aprovechar los diversos escenarios urbanos o "ambientes exteriores" de la ciudad, bajo los criterios de diseño de calidad del espacio público de protección, confort y deleite (Gehl, 2014).

Por otro lado, Bauluz (2004) menciona que la "calidad de vida" de una sociedad es el resultado de medir la percepción de sus ciudadanos sobre el entorno inmediato, encontrando de este modo, el nivel de satisfacción que refieren de la ciudad en sus diferentes dimensiones. Para ello, el autor propone tres facetas inspiradas en Salvador Rueda y los parámetros sobre el urbanismo ecológico, "a) Bienestar individual: trabajo, educación, sanidad, vivienda, equipamientos, etc.; b) Calidad ambiental: ruido, calidad del aire, calidad del agua, etc.; c) Ámbito de relación de los ciudadanos: relaciones, ocio, tiempo libre, etc." (p.27). A continuación, el autor también indica sobre la existencia de otros factores que inciden en las posibilidades de un desarrollo sostenible en la urbe, a saber, "... forma y tamaño de la ciudad, densidad residencial, distribución de los usos sobre el territorio, no segregación

socioeconómica, estructura viaria, transporte, tratamiento de los residuos, protección del entorno, etc.” (p.28), y en consecuencia, implicaciones sobre la calidad de vida de sus habitantes.

Válido señalar que, Bauluz (2004, pp.48-49) encuentra además una tendencia entre dos componentes urbanos que influyen directamente en el diseño de una ciudad, en particular, la estructura urbana y la red viaria o la ocupación y la accesibilidad, las cuales pueden afectar de manera positiva o negativa en la configuración de su espacio público, con sus correspondientes repercusiones en la vida social y ambiental de sus habitantes. Así mismo, Bauluz (2004) añade que, “La proximidad de actividades tanto en lo que se refiere a económicas como de educativas, de formación y ocio...” (p.36), sin duda alguna, representa un factor positivo en la calidad de la vida cotidiana de sus habitantes, puesto que, una estructura urbana que evidencia y promociona usos mixtos en su suelo urbano, maneja criterios de ciudades compactas, sostenibles y sustentables. La cercanía entre una diversidad de actividades, potencia la simbiosis que se genera entre las zonificaciones de uso residencial y recreativo, es decir, con el espacio público de la ciudad, relación que también debe de involucrar e integrar al verde urbano.

Ahora bien, Bauluz (2004) manifiesta que el espacio libre de la ciudad debe de aspirar a convertirse en un tejido urbano interconectado de parques, espacios públicos y zonas verdes, el mismo que también le permita estar “... integrado, con una red de itinerarios peatonales de enlace...” (p.50), características concretas a considerar en el diseño de espacios públicos en una planificación sostenible, tal como alamedas, bulevares, calles, paseos, etc., en particular, elementos lineales verdes que estructuran y favorecen la interrelación con la trama urbana y el tránsito peatonal. De la misma forma, Rendón (2010) indica que, “Al hablar de espacios verdes públicos, se hace mención de parques, jardines, corredores peatonales y viales, destinados a beneficiar ecológicamente y perceptualmente el transitar del habitante por la ciudad” (p.3), relacionando dichos elementos del sistema de características ambientales con los atributos primarios de una ciudad y el peatón, según Gehl (2014) propias de las ciudades vitales y compactas, además de sostenibles y sustentables, a saber, una correlación de contextos que ponderan la calidad de vida urbana. Asimismo, Bauluz (2004) considera que la vegetación urbana, especialmente las especies de copa abundante, adquiere una gran importancia dentro de las cualidades perceptuales de estos espacios públicos, porque puede determinar “... la

calidad ambiental de las ciudades: Efecto sobre la radiación solar, produciendo sombra; Efecto sobre la humedad ambiental, regulándola; Efecto sobre la velocidad del aire, modificándolo; Efecto de protección contra el ruido, disminuyéndolo” (p.49).

En la misma línea, Rendón (2010) expresa que, “Los espacios verdes públicos en las ciudades se han asociado a la calidad ambiental, como un factor de calidad de vida” (p.2), donde además de generar deleite visual por su función estética y valor perceptual paisajístico en la ciudad, al formar un “sistema continuo natural de estructuras vegetales” también brindan múltiples beneficios medioambientales relacionados a una mejora en la calidad de vida urbana. Por consiguiente, UN-Habitat (2015) recalca que, “La Organización Mundial de la Salud recomienda un mínimo de 9 metros cuadrados de espacio verde por habitante y que todos los residentes vivan a 15 minutos a pie de la zona verde” (p.5), cifras sugeridas para salvaguardar un equilibrio entre la ciudad edificada y su indispensable valiosa permeabilidad, que asegure la permanencia de estándares de calidad en los espacios verdes públicos, lo cual siempre repercutirá positivamente en la urbe, y por ende, igualmente en sus ciudadanos.

Con respecto a Dziekonsky, Rodríguez, Muñoz, Henríquez, Pavéz & Muñoz (2015) se menciona que, “... la calidad de vida, sobre todo en su dimensión subjetiva se vincula estrechamente con las relaciones sociales e interpersonales, que son una fuente incesante de placer, afecto y reconocimiento...” (p.37), posición totalmente coherente desde una visión interdisciplinaria entre la psicología social, la antropología y la arquitectura: el sujeto, su encuentro social, y donde, en los espacios públicos como contenedores de la vida social; y a su vez, bajo un enfoque transversal desde la articulación de las tres disciplinas, que trasciende las fronteras de la dimensión social del ser humano. Luego, los autores manifiestan que, “... el espacio público es un escenario crucial para el desarrollo de estas interacciones, intercambios y relaciones humanas” (p.39), naturalmente, pues el mismo representa un contexto social relevante dentro de la urbe, al ser el medio facilitador para la integración y la inclusión social de sus individuos. Además, Dziekonsky *et al.* (2015) recalcan que, “... los espacios públicos a partir de la calidad de las relaciones sociales que facilitan, posibilitan la vida cotidiana de los distintos actores sociales simultáneamente...” (p.42), aludiendo a Gehl (2014) y la identificación de los tres tipos de actividades peatonales que se concibe en el espacio público, a saber, las obligatorias, las opcionales y las sociales. No cabe duda, sobre la conjunción perfecta entre el espacio público y la percepción de la calidad de vida en la cotidianidad del

usuario de la ciudad, gracias al reconocimiento que el mismo le confiere en usos, funciones y tipos, a través de sus diferentes manifestaciones de interrelaciones humanas *in situ*.

Por lo contrario, Remesar (2008) define el concepto sobre calidad del espacio público según dos puntos de vista esenciales, del ciudadano y de los gobiernos locales: “El primero, la satisfacción emocional que asegura que ella existe cuando el espacio es capaz de transmitir y generar una implicación emotiva a su usuario. El segundo, el cumplimiento de unos standards. Emoción y norma, aspectos contradictorios” (p.97), aproximación que lleva a reflexionar sobre una pseudotransacción mercantilista entre el espacio público y su oferta de beneficios, objetivos y subjetivos para el peatón, con la gestión de la calidad del mismo en la urbe. Más adelante, el autor declara que, “Es imprescindible volver a pensar la calidad del espacio público, desde una dimensión de ciudadanía y de participación, para poder construir realmente una ciudad para todos, en la que todos podamos vivir una vida buena” (p.100), donde su calidad radica en el potencial de dicho espacio para generar interacción social y participación ciudadana, reivindicando el rol democratizador del espacio público. Sin embargo, Remesar (2008) señala sobre su estrecha vinculación con las variables del entorno físico, específicamente con la belleza estética, que debe de tener como fundamento “... el incremento de la imagen de la ciudad como un centro de calidad de vida y asociar este incremento en imagen a un aumento del peso de la ciudad...” (p.97), pero sobre todo, para apostar como la herramienta urbana de inclusión social del ciudadano en el imaginario colectivo, revitalizando así, el uso, la función y el tipo del espacio público en la búsqueda de su calidad.

Por otra parte, Brandão (2014) indica que, “... el derecho a la ciudad incluye la calidad del espacio...” (p.65), cuya valoración es la compleja resultante de interpretaciones convenientemente puestas en escena al servicio del usuario, donde “... los criterios y parámetros de evaluación no serán solo los morfológicos (formales, dimensionales, de imagen y coherencia material), ni tanto los ideológicos, ni apenas los estéticos, ni los funcionales. La evaluación del espacio requiere una práctica interdisciplinar” (p.64). Dentro de este marco, Brandão (2014, p.65) recupera unos principios elaborados por Brandão & Walbe (2002) en el libro “El Piso de la Ciudad: guía de evaluación de diseño del espacio público”, que posteriormente fueron desarrollados por Brandão (2011, pp.45-46), donde se citan los siguientes 7 principios de calidad del espacio público: Identidad y legibilidad; Continuidad y permeabilidad; **Seguridad, confort y agrado**; Accesibilidad, movilidad e inclusividad;

Diversidad y adaptabilidad; Robustez y resistencia; y Sostenibilidad; y se desprenden 18 criterios y parámetros de calidad. Desde una perspectiva europea, Brandão y Gehl coinciden en criterios fundamentales sobre la calidad del espacio público, observándose también en Gehl (2014) 12 sub- categorías agrupadas en 3 categorías de **protección, confort y deleite**.

De la misma forma, Gehl (2014) declara que el diseño de una urbe no está exento de considerar ciertos principios a ser reflejados en la calidad de sus espacios públicos, como “la seguridad, la confianza, el fortalecimiento de los lazos sociales, la democracia son conceptos clave a la hora de tratar de describir qué tipo de ideales están atados a esta idea de la ciudad como lugar de encuentro” (p.29), así, dichos espacios representan una guía subjetiva sobre las aspiraciones y las percepciones de sus ciudadanos. A continuación, el autor menciona acerca de la configuración de los espacios públicos y su influencia en la percepción de la calidad de los mismos, “Que tanto el carácter como el nivel de magnitud que alcanzará la vida urbana están influidos por la calidad del espacio público, es una conexión importante en sí misma” (p.22), donde recalca sobre la importancia de la existencia de los bordes blandos o “fachadas activas a la altura de los ojos”, que favorecen la circulación peatonal segura, confortable y agradable. Además, dichos bordes también generan un nivel de actividad verdaderamente impresionante porque poseen un gran valor de cohesión social, al confinar espacios que propician los encuentros fortuitos y las interacciones sociales casuales dentro de la cotidianeidad de la vida urbana. Al mismo tiempo, Gehl (2014) señala que, “Si se alienta y se refuerza la vida urbana, se crean las condiciones necesarias para fortalecer las distintas actividades sociales que se dan dentro del entorno urbano” (p.22), y sin duda alguna, el tiempo de permanencia del usuario en estos espacios dependerá sencillamente de la calidad del paisaje del espacio público, en particular, de la vitalidad de sus bordes y del diseño del mismo (iluminación, mobiliarios, pavimentos, otros).

De modo idéntico, Gehl (2017) recalca que, “Espacios amenos y agradables atraen a las personas a ellos, al mismo tiempo, la presencia y variedad de personas en el espacio contribuye a la calidad del espacio, aumentando la percepción de seguridad y creando oportunidades para la sociabilidad” (p.99), enfatizando la estrecha y recíproca relación que existe entre la percepción de la calidad del espacio público y la calidad de vida de sus usuarios, por ser el primero, el facilitador urbano de oportunidades y posibilidades para las interacciones

sociales, y por ende, el generador urbano de múltiples beneficios sociales entre sus ciudadanos. En tal sentido, el espacio público actúa como el *genius loci* de una ciudad.

Dentro de este orden de ideas, Gehl (2014) comparte factores subjetivos de percepción medioambientales sobre la calidad del espacio público cuando afirma que, “No se puede negar que el clima es un factor importante a la hora de definir si es posible realizar actividades al aire libre” (p.21), por ello, la generación de condiciones idóneas para su utilización siempre atraerá gente, fomentando así una vida urbana multifacética en la ciudad. En consecuencia, el autor adopta una primera postura de diseño de calidad desde una “percepción subjetiva de tamiz” del medioambiente o de protección frente a las inclemencias atmosféricas, contemplado dentro del tercer criterio de calidad para el espacio público.

Ahora bien, Gehl (2014) comparte a la vez factores objetivos y subjetivos de percepción físicos sobre la calidad del espacio público cuando manifiesta que, “Otra cuestión a tener en cuenta es la calidad física del espacio urbano para alentar a la gente a usarlos también hay que incluir protección, seguridad, y una razonable cantidad de espacio y equipamiento adecuado que provea atractivo visual” (p.21), donde en los últimos tiempos se observa que gracias a las tendencias que promueven una mejora en la calidad de vida urbana, indudablemente se aprecia también un creciente interés por la calidad de los espacios públicos, la interconexión saludable entre los habitantes y su contexto social. Por lo mismo, el autor toma una segunda postura de diseño de calidad desde una “percepción objetiva bioclimática” o de confort frente a las oportunidades y posibilidades de actividades opcionales y sociales para el peatón, y desde una “percepción subjetiva de tamiz” pero en relación al entorno urbano o de protección frente a la sensación de seguridad física y perceptiva del mismo; naturalmente, contemplados dentro de ocho criterios de calidad para el espacio público.

Finalmente, Gehl (2014) considera una tercera postura de diseño de calidad desde una “percepción subjetiva sensorial” o de deleite frente a “potenciar los factores positivos de cada sitio...” (p.238), contemplados dentro de los tres últimos criterios de calidad para el espacio público según Jan Gehl.

Tabla 8:
Calidad del Espacio Público.

Gehl (2014)	CRITERIOS DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO - CCEP		
Leva (2005)			
POSTURA DE DISEÑO DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	Protección	Confort	Placer
Visión Objetiva - cuantitativa		Oportunidades para caminar y andar en bicicleta Oportunidades para pararse y permanecer Oportunidades para sentarse Oportunidades para mirar y observar Oportunidades para hablar y escuchar Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	
Visión Subjetiva - cualitativa	Sensación de seguridad física a los peatones Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación		Percepción de la escala humana Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas
Función perceptiva del "Arbolado Viario"	de Tamiz	Bioclimática	Sensorial

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.239; Indicadores de Calidad de Vida Urbana, 2005, p.14.
Elaboración: Adaptación propia.

2.3.4 Percepción

Según Briceño, Contreras & Owen (2012), la palabra percepción es considerada una "... experiencia sensible, implica la consideración de dos acepciones, una vinculada con la belleza, otra con el 'valor adherente', o utilidad que representan los elementos y espacios en interacción con las personas en términos del campo visual" (p.38), haciendouna clara alusión a la dualidad conceptual del referido vocablo, sobre todo, en el rol que cumple frente al espacio público, pasando de una visión sobre una apreciación meramente física, a una visión sobre una valoración funcional y práctica, consciente o inconscientemente reconocida por el usuario. Asimismo, los autores recalcan la importancia sobre las dos interpretaciones filosóficas del concepto mencionadas, pero a través del tamiz más significativo visualmente para el hombre

en la ciudad, la dimensión estética dentro del paisaje urbano, "... tanto la percepción sobre la belleza y armonía de los elementos, como la interpretación sobre la utilidad y significado que tienen para las personas" (p.27). A continuación, los autores también mencionan que la opinión de los usuarios sobre su impresión de los entornos familiares, apreciación y valoración de la calidad visual, puede estar determinada por factores subjetivos, tal como, estados emocionales o el mismo talante personal de sensaciones básicas de agrado o desagrado, expresando que, "La escala afectiva condiciona la percepción, en tanto, se conoce el medio y se lo juzga, entre otras razones, según el estado de ánimo..."(p.37). De la misma forma, Briceño-Ávila (2018) enfatiza que la emisión de un juicio por experiencia sobre un contexto conocido, resulta de la conjugación por complemento de varios factores a la vez, y que además de tomar en cuenta el "estado de ánimo" del sujeto involucrado, también cobran relevancia otros componentes inherentes al ser humano, así como "los valores, la cultura y la formación son parte de las características humanas que condicionan y pueden afectar lo percibido..." (p.12).

2.3.4.1 "La Percepción" según Jan Gehl: Sentidos, escala y comunicación

Gehl (2014, pp.31-54) parte de las premisas que el usuario de la ciudad es el peatón, "Un mamífero lineal, frontal, horizontal, caminando a una velocidad máxima aproximada de 5 kilómetros por hora" (p.33), y que el elemento urbano fundamental de la ciudad es el espacio público, donde se desarrollan las actividades peatonales tanto de movimiento como de permanencia, así "las calles replican el patrón de movimiento de los pies y las plazas son las áreas donde el hombre puede mirar y experimentar sensaciones diversas" (p.32). De hecho, ambas condiciones se consideran imprescindibles en el diseño de ciudades para la gente, por tal motivo, el autor manifiesta que se hace necesario "... concentrarse en la movilidad y en los sentidos del hombre, ya que de ellos depende la capacidad biológica de las personas para comunicarse, comportarse y realizar actividades dentro del espacio urbano" (p.33). En efecto, la historia de la evolución del hombre se encuentra estrechamente ligada al desarrollo de sus sentidos, para una mejor adaptación a recorridos lineales, frontales, horizontales y de paso lento.

Dentro de este marco, los sentidos se activan al entrar en contacto con el entorno social urbano, que según su percepción y radio de acción se agrupan en sentidos de la distancia (oído, olfato y vista, el más desarrollado en la civilización occidental) y de la cercanía (gusto y tacto).

Asimismo, Gehl (2014, pp.33-35) expresa sobre la percepción y el campo social de la visión y audición: se puede diferenciar al peatón de las estructuras verdes y los animales entre los 300-500 metros; se puede distinguir “movimientos y gestos corporales” a los 100 metros; se reconoce recién la apariencia física de una persona entre los 50-75 metros; se hace audible todo lo verbalizado entre los 50-70 metros; se puede entablar una comunicación unidireccional a los 35 metros; se perciben “expresiones faciales y manifestaciones emocionales” entre los 22-25 metros; se pueden intercambiar mensajes cortos entre los 20-25 metros; se empieza recién a disfrutar la experiencia de ir a un encuentro a menos de 10 metros; se establece recién una verdadera conversación a los 7 metros; en adelante, a menor distancia mayor fluidez y detalles en torno a la conversación y al campo de la visión hasta llegar a la esfera más íntima entre los 45-50 centímetros, donde se accionan en automático todos los sentidos a la vez y en forma mucho más intensa, percibiéndose incluso la temperatura corporal. El lenguaje no-verbal juega un papel muy importante en la percepción que tiene una persona a lo largo de las diferentes distancias sociales que experimenta en sus recorridos peatonales, porque es el primer contacto que le ayuda a facilitar las relaciones personales, luego ya se desarrolla plenamente el lenguaje verbal.



Figura 12: Campo social de la visión.
 Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.34.
 Elaboración: Adaptación de Gehl.

Según Gehl (2014) y el campo del planeamiento urbano, para aplicar el concepto sobre percepción según su relación con los sentidos y la comunicación se debe considerar que, “El límite son los cien metros, el punto en el cual aún es posible observar el movimiento de las personas” (p.35), y que recién “a los 25 metros podemos hablar de un punto de inflexión, la marca a partir de la cual empezamos a decodificar emociones y expresiones faciales” (p.35), percibiéndose así un mapeo del paisaje del espacio público y la vida urbana desde lo general a lo particular. Mientras que, la percepción vinculada a la escala humana equivale a proyectar ciudades a la altura de los ojos, a saber, tener presente las proporciones antropométricas del cuerpo humano en el diseño para propiciar la socialización e incentivar la sensorialidad, con el fin de tener una percepción activa del entorno urbano según el campo social de la visión y audición. Para el autor, “La conexión entre la distancia, la intensidad, la cercanía y la calidez en situaciones de contacto tiene un paralelo interesante cuando se trata de decodificar y experimentar las ciudades y el espacio urbano” (p.53), cita con referencia a la arquitectura de los 5 km por hora donde los elementos urbanos y los arquitectónicos son diseñados acorde con la escala humana, la misma que genera ciudades vitales.

Sobre el sentido de la vista, Gehl (2014) menciona que, “El ojo puede ver de manera certera hacia adelante a grandes distancias” (p.39), como producto de la evolución del hombre para su adaptación a un medio agreste pero condicionado a la forma del desplazamiento de su aparato locomotor, a través de trayectos lineales y sobre un plano horizontal. Además, el autor menciona que “... el campo visual se extiende entre 80 y 90 grados por debajo del horizonte. Si intentamos mirar al cielo por otro lado, nuestro rango de visión solo se extiende entre los 50 y los 55 grados...” (p.41), considerando también que al caminar la cabeza se acomoda automáticamente 10 grados hacia abajo, que el campo visual hacia arriba presenta limitaciones, pero que los movimientos laterales no implican restricción alguna. Para Gehl (2014), “La constitución de nuestro aparato sensorial horizontal es el elemento esencial para entender cómo experimentamos el espacio...” (p.41), de esta manera un sujeto puede desarrollar una conexión perceptual con su entorno urbano desde la perspectiva de los recorridos peatonales. Sin embargo, esta relación visual también dependerá de las características particulares que presente el paisaje del espacio público, sobre todo del perfil urbano perceptible y de los bordes blandos vinculantes al peatón. Según el autor, “El contacto entre el edificio y la calle es posible a lo largo de los primeros cinco pisos. Más allá de este nivel, el contacto con la ciudad se disipa

rápidamente...” (p.41), y se pierde la tensión perceptual entre el hombre y su entorno urbano, la misma que condiciona su experiencia sensorial. Además, la presencia de los bordes blandos en las primeras plantas a nivel de la vereda, vinculan al peatón con la calle y lo vuelven partícipe de la vida urbana, dando lugar a todo un conjunto de sensaciones que sintonizan con los criterios de calidad del espacio público, como protección-confort-deleite (Gehl, 2014).

Gehl (2014) también expresa que existe una estrecha relación entre la percepción y la velocidad de desplazamiento del peatón en la ciudad, haciendo otra vez referencia a la arquitectura de los 5 kilómetros por hora que marca el tiempo oportuno para ver detalles en el paisaje del espacio público. Asimismo, el autor manifiesta que “... es posible ver una gran cantidad de detalles cuando andamos en bicicleta (a una velocidad aproximada de 18 kilómetros por hora) o cuando corremos (12 kilómetros por hora)” (p.42), porque el usuario todavía es capaz de experimentar contacto sensorial con su entorno social urbano y de procesar sensaciones según las diferentes distancias del campo social de la visión y audición, desde la íntima hasta la pública (pasando por la personal y la social), donde a distancias más cortas las impresiones percibidas serán abundantes, significativas y más intensas - a través de la activación de los sentidos del olfato y tacto, pero a mayores distancias serán simplemente numerosas. Para el autor, la velocidad que imprime un usuario al discurrir por el espacio público está relacionado directamente con la percepción que tiene del mismo, una mayor velocidad de movimiento se relaciona con criterios de protección, mientras que adoptar diferentes estados de permanencia en el espacio público se relaciona con criterios de confort y deleite (Gehl & Svarre, 2013).

Por otra parte, el autor señala como el entorno físico puede tener un impacto positivo o negativo al encuentro o desencuentro de personas, al disfrute o no del espacio público, a la ejecución de actividades necesarias dentro de un paisaje urbano de calidad o caso contrario en el menor tiempo posible, u otros ejemplos perceptivos. Para el efecto, Gehl (2014, p.237) recupera unas primeras ilustraciones elaboradas por Gehl (1971) en el libro “Vida entre Edificios”, que posteriormente fueron reeditadas y desarrolladas por Gehl (2006), donde se proponen cinco oportunidades sensoriales opuestas según las posibilidades y limitaciones que discurren en el espacio público en relación al peatón, los sentidos y la comunicación. Las cuales se basan en los criterios de “Contacto = Invitar y Fomentar” y “Aislamiento = Rechazar e Inhibir”, sobre la alineación de muros, distancias, velocidades, niveles y orientaciones con

respecto a la calidad del espacio público referido a las relaciones interpersonales. Además, Gehl (2014) recalca que, “La vida urbana es un concepto relativo. No se trata de la cantidad de gente, sino de la sensación de que ese lugar está poblado y de que la gente lo usa” (p.62), y esa percepción es la que invita a usar el espacio público.

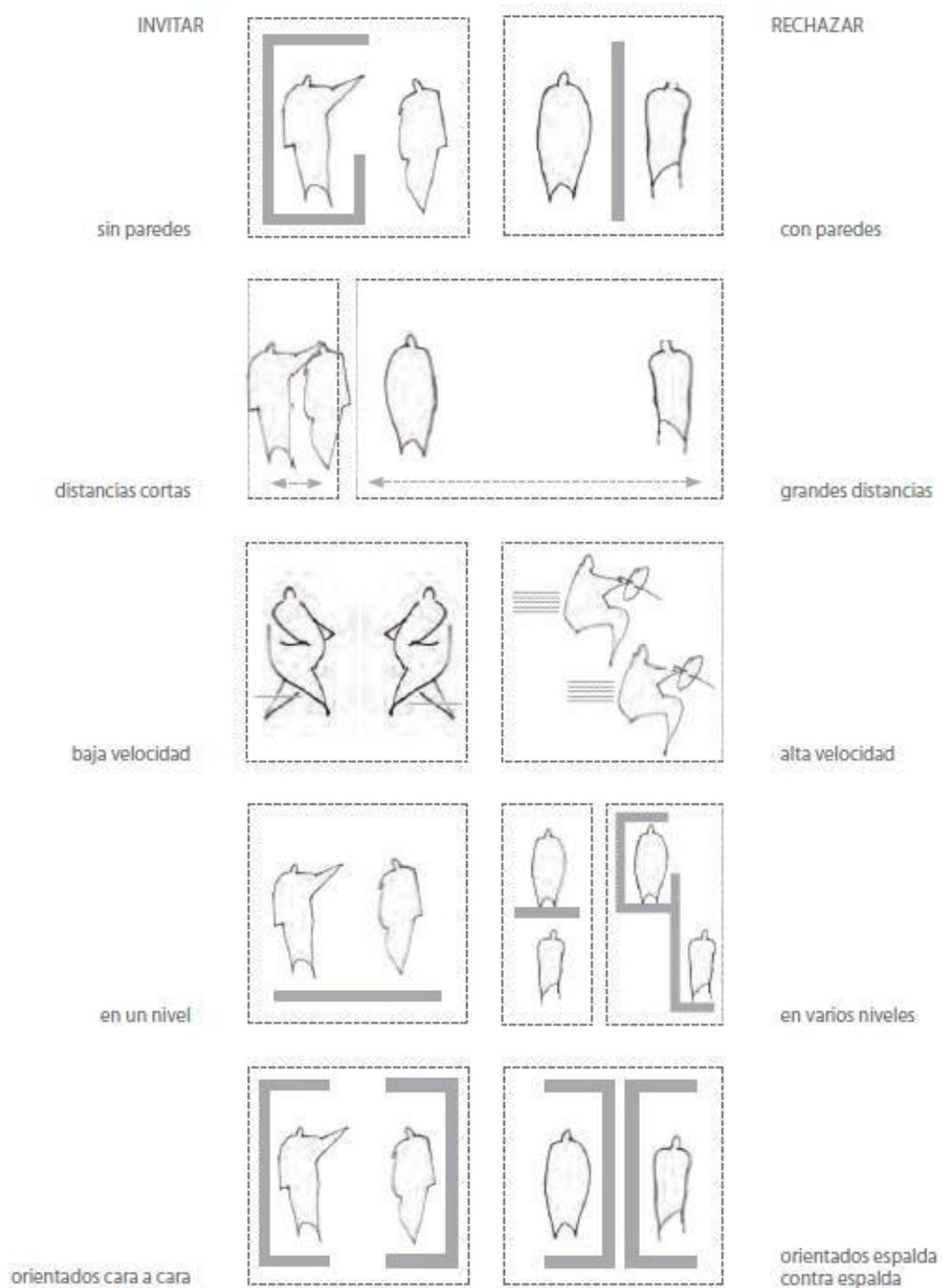


Figura 13: Invitar o Rechazar: la oportunidad de ver y oír a otros.

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.237.

Elaboración: Gehl.

Cuando Gehl (2006) menciona que, “La disposición física puede fomentar o inhibir el contacto visual y auditivo al menos de cinco maneras distintas” (p.72), el autor se dirige a los arquitectos y urbanistas para que tomen en consideración este tipo de principios de diseño, sea de manera individual o en cualquiera de sus posibles combinaciones, para determinar requisitos físicos y poder facilitar una conexión sensorial entre los usuarios y con el espacio público mismo. Por último, Gehl (2014) expone que, “Para alentar a que la gente se vea y se escuche, es necesario asegurar vistas sin obstáculos, distancias cortas, baja velocidad de movimiento y mantener a todos en un mismo nivel y orientados hacia los puntos más focales del espacio” (p.236), e insiste también en que, “... la presencia de líneas de visión bloqueadas, grandes distancias, altas velocidades, múltiples niveles espaciales y orientaciones que alejan a las personas unas de otras, evita que la gente pueda verse y oírse” (p.236).

2.3.4.2 Percepción del espacio público

Briceño-Ávila (2018, p.12) manifiesta que la impresión de un espacio público puede ser estudiada bajo dos sentidos, señalando el físico-objetivo y el psicológico-subjetivo, los cuales cumplen con el rol de herramientas de análisis. Por un lado, según el sentido objetivo, que busca conocer las singularidades visuales de un entorno corpóreo, y donde se distinguen diferentes unidades y circunstancias que suscitan diversas reacciones en la ciudadanía. Por otro lado, según el sentido subjetivo, que busca capturar y conciliar la existencia entre el observador y lo observado donde “... la noción del paisaje se remite a la percepción de objetos conformantes de una realidad inmutable que llevan a aprehender, responder e interpretar la realidad” (p.12). Además, la autora señala que la utilidad de dichas herramientas aplicadas al diseño, cobran significado en la medida que se desarrolle una capacidad perceptiva o de observación minuciosa sobre la conducta de las personas, cuando se adueñan e interactúan dentro de un espacio público, a saber, actividades realizadas con mayor satisfacción: “Los estudios acerca de la calidad del espacio público, en relación con los factores inherentes al hombre y su manera de percibir el entorno, se asocian con enfoques precedentes relacionados con el comportamiento humano...” (p.12). Desde esa perspectiva, la autora también hace referencia que tales inquietudes “... son cuestionamientos que fundamentan las investigaciones de los urbanistas...” (p.12), citando especialmente a los daneses Gehl, Gemzoe, Kirknaes & Sondergaard (2006) y sus doce criterios de calidad para el espacio público. Principios que facilitan la calificación *in situ* con la participación del usuario mismo, a través de diversos

procesos de observación, con el fin de proporcionar las respuestas más idóneas para satisfacer las necesidades colectivas locales, imprescindibles para una cohesión social, dando lugar al desenvolvimiento de las ciudades vitales. La autora coincide nuevamente con Gehl *et al.* (2006) y acota que, “Sin duda, estos criterios remiten al plano psicológico. Se procura que el espacio público pueda brindar sensaciones de protección, seguridad, comodidad, accesibilidad, libertad, placer, sorpresa con una orientación conceptual desde las modalidades de percepción...” (Briceño-Ávila, 2018, p.12), criterios fundamentales que refieren también a conceptos de calidad perceptual o a niveles sensibles de percepción de los espacios públicos, considerados y desarrollados por Gehl (2014).

Por otra parte, Briceño & Gil (2005) reconocen enfáticamente que la percepción es el instrumento mediante el cual el ciudadano se relaciona con el exterior, “Al recorrer la ciudad, el hombre se ve afectado por el aspecto visual del espacio y las cosas que le rodean, evaluado a través de la percepción como el mecanismo que le permite ponerse en contacto con el mundo...” (p.12), ya que la percepción se presenta como el artilugio, “a manera de lente sensible”, por donde el individuo puede interactuar con su entorno urbano. Asimismo, Briceño-Ávila (2018) sostiene que, “La interacción de las personas con su mundo exterior se presenta atada a las modalidades de percepción visual, auditiva, olfativa, táctil y cinestésica” (p.13), en tal sentido, el mayor porcentaje de información sobre la aprehensión de una realidad es transmitida a través de la percepción visual - herramienta indispensable para una impresión sobre cohesión urbana - no obstante, existen otras circunstancias que también intervienen en la definición de la calidad visual de un espacio público, en particular, los atributos del paisaje urbano. En relación a la idea anterior, Mesa-Carranza, López-Bernal & López- Valencia (2016) proponen tres atributos observables y perceptivos para evaluar “... la calidad del paisaje, como herramienta que determina el estado del espacio público...” (p.42). Así pues, la calidad visual del entorno urbano se relaciona con el fortalecimiento de la calidad de vida ambiental de la urbe, mencionando los siguientes aspectos como de vital importancia: culturales (relación cultura-paisaje), ecológicos (relación objeto-paisaje) y estéticos (relación sujeto-paisaje), atributos que permiten materializar el espacio público en sus diferentes tipologías y dimensiones.

Al mismo tiempo, Brandão (2011) menciona que, “Las imágenes mentales que tenemos de la ciudad o la representación del espacio, pueden sufrir variaciones de tipo cultural o

estético” (p.40), en referencia a la imagen de identidad que proyecta el espacio público - considerando también su integración con el sistema verde urbano - a saber, trasciende una realidad física que involucra más allá de los atributos formales propios del mismo y su relación con las diferentes actividades peatonales comprendidas en la ciudad. Según Gehl (2014) de movimiento y/o de permanencia, para Brandão (2011) y Gehl (2006) obligatorias, opcionales y/o sociales. De este modo, el autor reconoce el estímulo que ejerce el entorno urbano sobre el comportamiento del usuario dentro de una dimensión visual-perceptiva y socio-cultural, donde la percepción de un determinado contexto se concibe como una experiencia singular, en efecto, variará de persona a persona, porque dicho impacto sensorial y emocional no se manifestará de la misma manera e intensidad en todos los individuos.

A continuación, Brandão (2011) coincide con Gehl (2014) en criterios de percepción del espacio público y recalca que:

Las necesidades psicológicas, la seguridad, el sentido de pertenencia, la autoestima, la expresión estética y comunicativa o el arte son índices de la humanización del paisaje y de la inclusión en la esfera pública y están simbolizados en el espacio público como un todo que expresa los valores de lo colectivo. (Brandão, 2011, p.41).

Dentro de este orden de ideas, Briceño & Gil (2005) manifiestan que la percepción visual supone “... la aprehensión de formas edificadas ordenadas y significativas, que se encuentran en el entorno urbano se organiza, como sistema estable en la relación de las partes con el todo y de las partes entre sí...” (p.17), es decir, fijar la atención detenidamente sobre el ambiente urbano, a manera de captar y apropiarse de la suma total y de cada uno de sus elementos, los mismos que generarán luego una imagen final. Así también, las autoras inciden sobre las interacciones existentes entre estas estructuras o agrupaciones espaciales del paisaje urbano, compuestas por “... el conjunto, las partes, así como las interrelaciones percibidas por el hombre” (p.12), y que cobran gran significado al contribuir a mejorar la cohesión formal del contexto.

En la misma línea, Salas (1996) resalta la importancia de la atracción y la impresión visual de los entornos urbanos, “... ámbitos de mayor grado de cohesión perceptual producen imágenes generadoras de sensaciones de seguridad emocional y de intensificación de la

experiencia humana, ámbitos menos cohesivos provocan confusión, inseguridad y falta de identificación del habitante con su ciudad” (p.27), coincidiendo con Gehl (2014, pp.74-88) sobre la construcción de la imagen de la ciudad bajo el concepto de bordes blandos, para contribuir a una “unidad dentro de la diversidad”, con la finalidad de aumentar la calidad sensible de los espacios públicos para el usuario. Además, Corraliza (2009) recalca que “... los espacios públicos constituyen uno de los elementos claves para la patrimonialización afectiva de la ciudad. Se entiende aquí por patrimonialización afectiva la capacidad de generar unos vínculos afectivos estables de identificación y apego con la ciudad” (cap.1, párr.8), situación que guarda una estrecha relación con las preferencias perceptuales del usuario y los atributos del paisaje del espacio público, a saber, donde existe calidad de vida ambiental se desarrollan conexiones directas de identidad socio-culturales con un determinado contexto, a manera de reflejo condicionado por el propio bagaje de que dispone la persona y con lo que fundamentalmente se impregna el espacio público. Además, esta dimensión perceptual cuando se despliega dentro del paisaje del espacio público actúa como la mediación sensitiva de apropiación espacial, factor necesario y decisivo, para instaurar y gestionar el concepto de “Marca Ciudad” de un lugar.

Ahora bien, Briceño & Gil (2005) expresan que, “La persona que recorre los espacios de la ciudad se encuentra bombardeada por una multiplicidad de informaciones que van desde lo más simple hasta lo más complejo...” (p.13), coincidiendo efectivamente al aplicar este enfoque, con muchos casos de ciudades latinoamericanas, donde el campo del estímulo visual desborda toda impresión coherente casi en su totalidad captando en mayor o menor grado fragmentación y falta de cohesión formal, de hecho, carencia de calidad sensorial, pero sobre todo la existencia de mucha inseguridad y confusión espacial en la percepción del peatón. En las mismas circunstancias, Briceño, Contreras & Owen (2012) sostienen que, “La distancia recorrida caminando establece una relación de identificación de elementos o conjuntos que presentan cualidades perceptuales que varían según se avanza. La proximidad o cercanía a espacios necesarios se ubican sobre un radio entre 100 y 500 metros” (p.40), concordando con Gehl (2014, pp.42-46) y la peatonalización de las ciudades, bajo la perspectiva de la escala humana y la arquitectura de los 5 km por hora, patrón urbano capaz de provocar actividades de la vida cotidiana en los espacios públicos, destacando la importancia del tiempo oportuno que el usuario emplea indistintamente para ver y percibir detalles del contexto urbano.

2.3.4.3 Percepción del arbolado viario en el espacio público

Castillo & Pastrana (2015) refieren acerca de la impresión del arbolado viario en la ciudad así, “Las diferencias en las formas de las copas de los árboles provocan variaciones en la percepción del espacio y en la interacción de la planta con el medio construido” (p.113), señalando que la calidad visual de la canopia urbana depende de la diversidad de los ejemplares que la constituyen, la misma que contribuye a generar un valor particular dentro del diseño del paisaje urbano. De este modo, el árbol en trama urbana gana en expresión y valía, siendo además, el actor principal de los distintos estados fenológicos de la vegetación urbana a lo largo del sistema viario, cambios que crean atmósferas dinámicas en los espacios públicos y suscitan sensaciones únicas de protección, confort y placer en los peatones. Asimismo, Rendón (2010) manifiesta que, “Los espacios verdes con frondoso arbolado son un componente imprescindible en el sistema de áreas libres y verdes, por su papel incuestionable como protagonista en la conformación de la ciudad y su mejora al desarrollo perceptual urbanístico” (p.7), reiterando el concepto sobre “calidad visual” según la percepción de la estructura verde urbana en el espacio público, donde la participación del arbolado viario como la última unidad verde del sistema, adquiere su real dimensión valorativa dentro del ecosistema de la ciudad.

Al otro extremo, Salvador (2003) señala sobre el tema que, “... el bienestar térmico es la percepción más importante desde el punto de vista microclimático, y lo es objetivamente en la ciudad, donde se producen muchas modificaciones respecto a la situación convencional en espacio libre” (pp.133-134), de esta manera, el autor reconoce el valor subjetivo de la percepción humana, en relación al confort humano o universal considerando solamente la sensación térmica del usuario, por encima de la simple medición física y/o reporte objetivo de la temperatura de un espacio público, tomando en cuenta naturalmente la jerarquía de su estructura verde urbana como la estrategia más eficaz y económica para proporcionar bienestar ambiental en la ciudad.

Además, se hace necesario reconocer en “la percepción del confort ambiental” como la herramienta cualitativa de información sensorial activa para el estudio de los entornos urbanos, en primera instancia antes que una valoración numérica, desde donde se puede evidenciar múltiples niveles de intensidad vivencial del individuo sobre un conjunto de sensaciones capturadas en relación a la calidad de vida urbana. Luego, Salvador (2003) expone que, “Se

conoce el efecto de atenuante de los árboles o el de un cinturón arbolado sobre el sonido. No se aprecia una gran diferencia entre la capacidad de reducción del ruido de distintas especies vegetales” (p.126), valorando así la percepción estético-visual del paisaje del espacio público sin perder de vista los beneficios ambientales significativos para la ciudad sobre la contaminación sonora, como resultado, se desarrollan factores emocionales que generan una interconexión positiva entre personas y naturaleza, como respuesta a la necesidad del individuo de vincularse con su entorno inmediato, es decir, el arbolado viario.

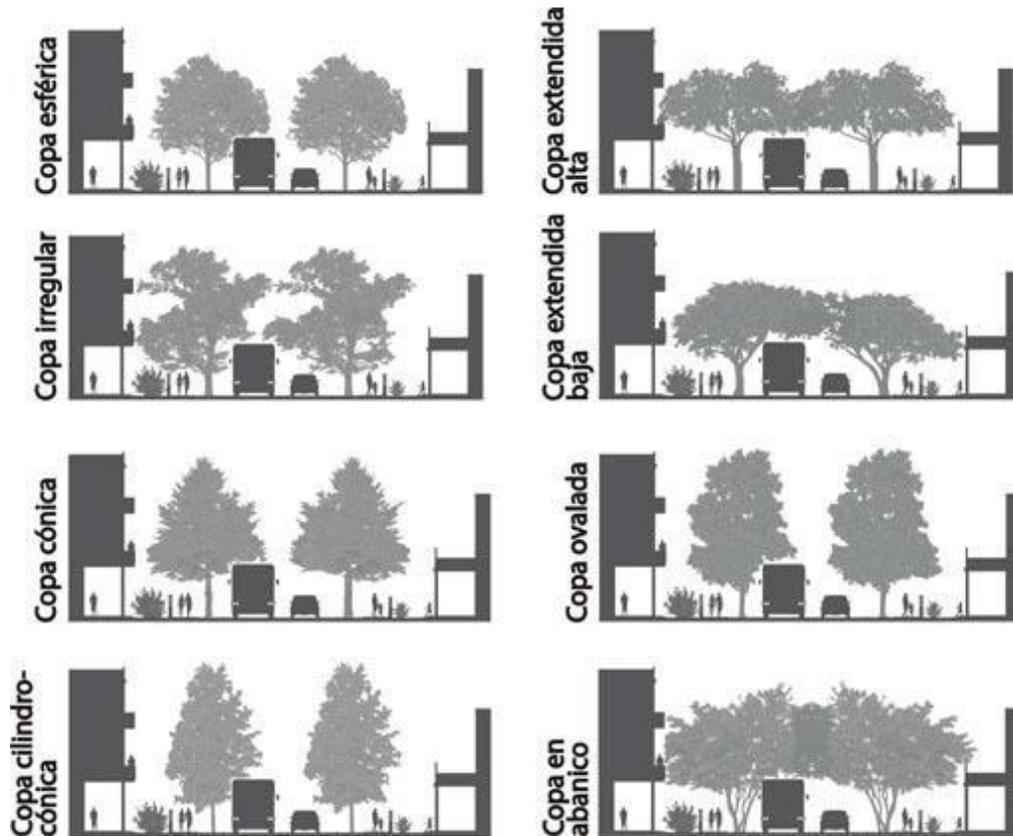


Figura 14: Precepción del arbolado viario en el espacio público.

Fuente: Diagnóstico del arbolado viario de El Vedado: composición, distribución y conflictos con el espacio construido, 2015, p.113.

Elaboración: Castillo & Pastrana.

A continuación, Dwyer, Schroeder & Gobster (1991) mencionan que, “... los fuertes lazos entre las personas y los árboles no se pueden explicar por el aumento del valor de las propiedades, la reducción de los contaminantes del aire, y la moderación de la temperatura” (p.276), donde tras analizar la relación entre la estructura verde urbana y el ser humano, encuentran que los vínculos entre ellos no se limitan a un enfoque meramente cuantificable de beneficios ambientales o de plusvalía en la ciudad, sino que el mismo se extiende a un vínculo psicológico emocional con un significado mucho más profundo, la valoración cualitativa de dicha relación inclusive sobrepasa el valor de la percepción estético-visual por los entornos

urbanos generados. Para los autores, este vínculo de características particulares refiere al valor intrínseco que brinda la naturaleza en la vida cotidiana de las personas, a saber, la percepción del confort ambiental y su contribución en el bienestar de los usuarios, a través de las diversas experiencias accesibles con la naturaleza dentro de la ciudad, oportunidades sensoriales que se encuentran descritas en los criterios de calidad del espacio público según Gehl (2014). Ahora bien, la percepción del confort ambiental puede incrementarse si se articulan centralidades en redes de áreas verdes y espacios públicos con un entorno natural inmediato, como consecuencia, el impacto de la red urbana según la jerarquía de su estructura verde es mucho más beneficioso, porque sus componentes se potencian entre sí al estar interconectados.

Además, Dwyer *et al.* (1991) expresan que, “Investigaciones sobre las percepciones, los valores y los comportamientos de las personas con respecto a los árboles y bosques urbanos pueden desempeñar un papel clave en el proceso educativo” (p.283), de esta manera, los autores recalcan la existencia de lazos psicológicos entre el binomio persona-árbol que evidentemente desafían las probabilidades de una medición cuantitativa, ya que resaltan su valor emocional, dejando abierta la posibilidad de una medición cualitativa, con el objeto de comprender mejor la base de la conducta perceptiva de los diferentes actores y agentes que intervienen en el proceso de hacer ciudad en relación a la evolución de los espacios públicos verdes o elementos del sistema según Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017), en particular, sobre el rol del arbolado viario en la urbe.

2.4 Definición de términos básicos

Alameda: Tipología del espacio público de flujo lineal con diferentes velocidades según las funciones de los actores de la ciudad, tal como, las aceras laterales de los “bordes blandos” asignadas a las actividades de movimiento y permanencia de acceso libre para los peatones; las calzadas con una intensa velocidad a la circulación para el vehículo público y privado; y un área verde central con una baja velocidad a las actividades opcionales o recreativas de acceso libre también para los peatones. Este corredor central se caracteriza por la presencia de arbolado viario con disposición bilateral intercalada, que funciona como una barrera de protección para el usuario, a manera de un tamiz perceptivo del paisaje del espacio público, interviniendo también las funciones perceptivas bioclimática y sensorial.

Arbolado viario: Conjunto de árboles dispuestos en línea a lo largo de las aceras-vías y considerado como el último elemento dentro de la jerarquía de la estructura verde urbana. Sin embargo, interviene en los entornos y procesos físico-biológicos de la ciudad mitigando los impactos del desarrollo urbano, en la dimensión socio-económica según las diferentes interacciones críticas de las personas con la naturaleza urbana, y como componente verde del paisaje del espacio público de la ciudad cumple funciones físico-perceptuales de protección-confort-deleite para los peatones.

Calidad del espacio público: Definida por los criterios de calidad del paisaje del espacio público que determinan el tiempo de permanencia en el mismo según la apreciación de los usuarios. Considerando cualidades de la dimensión físico-perceptual sobre contenidos de protección-confort-deleite, y las dimensiones estético-visual y temporal, donde los componentes de la estructura verde urbana y los “bordes blandos” de los elementos arquitectónicos participan activamente en la calidad de la vida urbana.

Calle: Elemento lineal de cualidades polares del sistema que da origen a la trama urbana, definido espacialmente por la continuidad de sus “bordes blandos” y la relación altura-ancho de la misma, donde su ancho determina la percepción del paisaje del espacio público a la altura de los ojos del peatón. Esta tipología presenta dos flujos de velocidad según las funciones de los actores de la ciudad, para el peatón destina el uso de la vereda donde desarrolla actividades de movimiento y permanencia de acceso libre, y para el vehículo público y privado el uso de la calzada para circulación.

Espacio público: Elemento urbano fundamental dentro del tejido de la trama urbana que responde a las dimensiones socio-cultural y simbólicas de una sociedad, a través de la construcción de una espacialidad físico-sensorial que genera impresiones y emociones entre sus ciudadanos, para promover lazos de integración y vida urbana de calidad. Dichos entornos urbanos, moldeados por características físicas mensurables de accesibilidad universal y multifuncionalidad, y características sensoriales de inclusividad, activan los sentidos de los usuarios por medio de la materialidad tangible e intangible que los rodea e invitan a que suceda la vida urbana de la ciudad.

Función del arbolado viario en el espacio público según la percepción bioclimática: Apreciación físico-perceptual del peatón sobre el comportamiento del arbolado viario dentro del espacio público de acuerdo con la dimensión de la funcionalidad bioclimática. El confort-bioclimático del arbolado viario, sombra y brisa, contribuye con la vitalidad de la vida urbana, creando posibilidades de incrementar el tiempo de permanencia de los usuarios en el mismo, referido a las actividades de acceso libre correspondientes a la categoría de confort según los criterios de calidad del espacio público de Gehl (2014).

Función del arbolado viario en el espacio público según la percepción de tamiz: Apreciación físico-perceptual del peatón sobre el comportamiento del arbolado viario dentro del espacio público de acuerdo con la dimensión de la funcionalidad de tamiz. La protección de tamiz del arbolado viario, seguridad físico-espacial-ambiental, contribuye con la calidad de la vida urbana, colaborando como soporte físico para la construcción de entornos urbanos más seguros, dando lugar al desarrollo de los necesarios criterios de calidad del espacio público correspondientes a la primordial categoría de protección según Gehl (2014).

Función del arbolado viario en el espacio público según la percepción sensorial: Apreciación físico-perceptual del peatón sobre el comportamiento del arbolado viario dentro del espacio público de acuerdo con la dimensión de la funcionalidad sensorial. El deleite-sensorial del arbolado viario, activación de los sentidos, contribuye con la calidad de la vida urbana a través del bienestar físico-mental de sus usuarios, generando posibilidades únicas del gozo de actividades de carácter pasivo de acceso libre, como la observación y contemplación del paisaje del espacio público, correspondientes a la categoría de placer según los criterios de calidad de Gehl (2014).

Paisaje del espacio público: Espacialidad definida por la interrelación entre los componentes o planos contenedores del paisaje del espacio público para construir la imagen tridimensional del mismo, como el objeto observado a través del lente del sujeto observador. Interviniendo las dimensiones físico-perceptual, estético-visual y temporal, como también cultural para determinar el significado y valor simbólico del entorno urbano, el sentido de lugar del peatón y su calidad visual.

Percepción del espacio público: Impresión subjetiva del peatón sobre la composición de los planos contenedores del espacio público, donde la calidad visual es el producto de la apreciación sensorial según el mundo interior del sujeto observador sobre los atributos culturales, ecológicos y estéticos del objeto observado, los mismos que determinan la calidad de la vida urbana de la ciudad.

Percepción del arbolado viario en el espacio público: Impresión subjetiva del peatón sobre el arbolado viario, como el componente vegetal del plano del aire dentro de la composición de los planos contenedores del paisaje del espacio público, donde su calidad visual es el producto de la apreciación sensorial de acuerdo con el mundo interior del sujeto observador, sumado a los atributos culturales, ecológicos y estéticos del objeto observado. En este proceso toman parte activa las dimensiones de temporalidad de la naturaleza urbana, de materialidad del paisaje del espacio público y de funcionalidad del arbolado viario, las mismas que determinan la calidad de vida ambiental de la ciudad.

2.5 Fundamentos teóricos

Sobre la base de la estructura teórica y científica del presente estudio, se puede afirmar que la percepción del paisaje del espacio público es un proceso circular o de modelo cíclico sensorial que depende tanto de estímulos externos como de estímulos internos, a saber, lo observado y el observador. Los mismos que sirven para retroalimentar las referencias del observador y para decodificar los mensajes e interpretar lo observado.

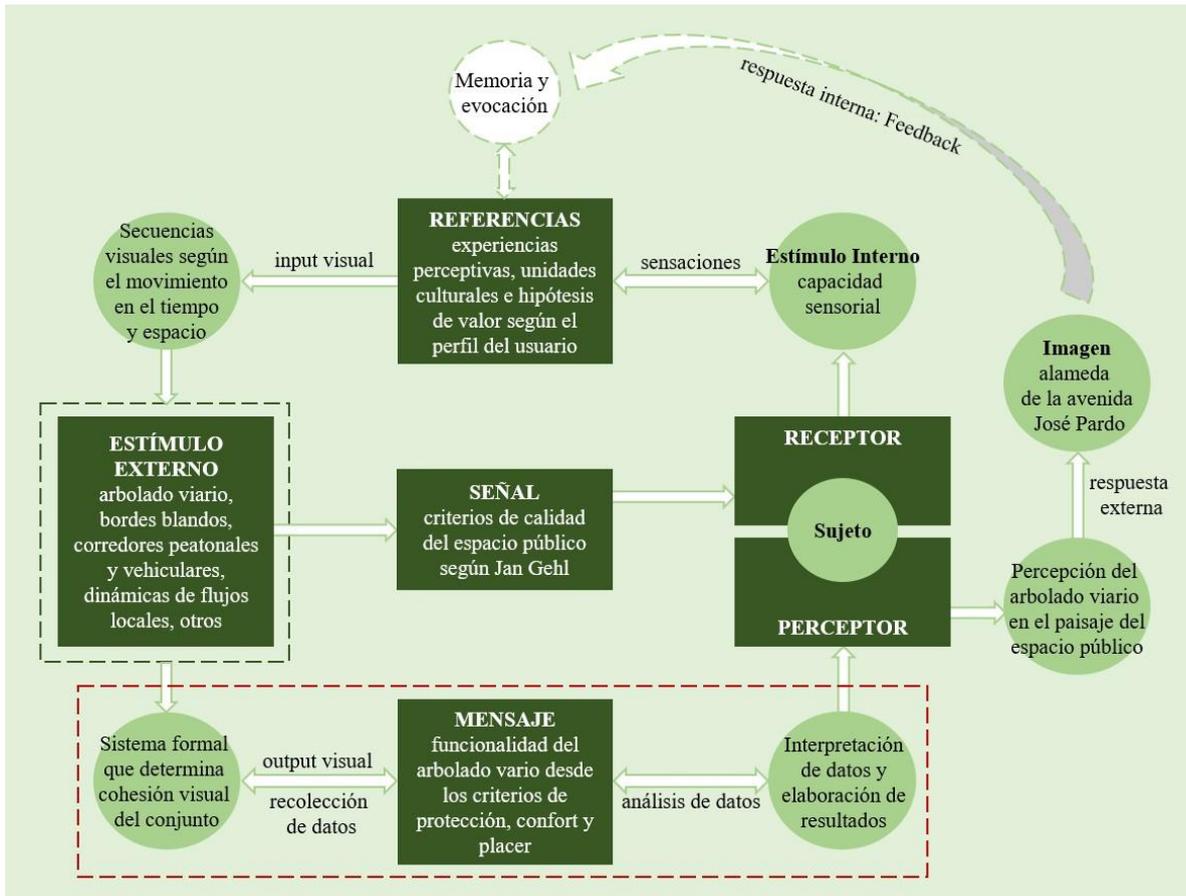


Figura 15: Esquema del proceso de percepción acorde a los objetivos de la investigación.
 Fuente: Ciudad, imagen y percepción, 2005, pp.14-20.
 Elaboración: Basada en Briceño & Gil.

2.6 Variable

2.6.1 Definición de la variable: Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público

2.6.2 Operacionalización de la variable, Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público

El formato de los 12 criterios cualitativos o de calidad en relación con el diseño del espacio público que propone Gehl *et al.* (2006) en su libro *New City Life*, guarda una estrecha relación con el libro *Ciudades para la gente* (Gehl, 2014), en el capítulo 4. “La ciudad a la altura de los ojos” (pp.117-191) y en el capítulo 7. “Caja de herramientas”, en el punto La ciudad a la altura de los ojos: 12 criterios de calidad (pp.238-239), el cual se estructura

alrededor de tres temas principales o categorías, en el siguiente orden: C1 - Protección, C2 - Confort y C3 - Deleite.

Teniendo estas consideraciones para la presente investigación, la operacionalización de la variable se detalla en el siguiente cuadro: (ver Anexo 3: Matriz de Operacionalización).

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1 Metodología

De acuerdo con Hernández-Sampieri & Mendoza (2018), el presente estudio se desarrollará dentro de un proceso metodológico de enfoque cualitativo, de nivel y carácter descriptivo, donde se utilizarán los métodos de análisis, documentación y hermenéutica, y las técnicas de entrevista semi-estructurada (guía de entrevista), observación (guía de observación, bitácora de campo, registro de audios y fotografías) y análisis documental (ficha de análisis documental). Cabe mencionar que el estudio estará fundamentado principalmente en observar, escuchar y comprender la realidad de un escenario dado para luego poder describir, analizar e interpretar los diferentes fenómenos de comportamiento e interacción social que se presentarán en el mismo.

3.1.1 Tipo de estudio

Según Taylor & Bogdan (1987), la investigación se llevará a cabo bajo un enfoque cualitativo, donde su objetivo será proporcionar una metodología que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven. Dicho enfoque se caracteriza básicamente por ser humanista y holístico, adoptar una perspectiva emic, presentar un proceso de indagación inductiva, y por el particular rol de “observación-participante” del investigador.

Sobre el enfoque cualitativo, Gómez (2006) menciona que, “Su propósito consiste en ‘reconstruir’ la realidad, tal y como la observan los actores de un sistema social previamente definido, se llama ‘holístico’, porque se precia de considerar el ‘todo’, sin reducirlo al estudio meramente numérico de sus partes” (p.60). Igualmente, Hernández- Sampieri & Mendoza (2018) expresan que, “... el investigador comienza el proceso examinando los hechos en sí y revisado los estudios previos, ambas acciones de manera simultánea, a fin de generar una teoría que sea consistente con lo que está observando que ocurre” (p.7). Asimismo, Oseda, Hurtado,

Zevallos, Santacruz, Quintana & Zacarías(2018, p.26) indican que la investigación cualitativa posee según sus dimensiones, las siguientes características del paradigma interpretativo:

Tabla 9:
Características del paradigma cualitativo - interpretativo y sus dimensiones.

Dimensión	Interpretativo (Cualitativo)
Fundamentos	Fenomenología, teoría, interpretativa
Naturaleza de la realidad	Dinámica, múltiple, holística, construida, divergente
Finalidad de la investigación	Comprender e interpretar la realidad, los significados de las personas, percepciones, intenciones, acciones
Relación sujeto - objeto	Dependencia Se afectan Implicación investigador, interrelación
Valores	Explícitos Influyen en la investigación
Teoría - práctica	Relacionadas Retroalimentación mutua
Criterios de calidad	Credibilidad, confirmación, transferibilidad
Técnicas: instrumentos y estrategias	Cualitativos, descriptivos Investigador principal instrumento Perspectiva de los participantes
Análisis de datos	Cualitativo: inducción, analítica, triangulación

Fuente: Métodos y Técnicas de la Investigación Cualitativa, 2018, p.26.

Elaboración: Adaptación de Oseda, Hurtado, Zevallos, Santacruz, Quintana & Zacarías.

Acorde con los tipos de investigación, la presente tesis privilegiará lo manifestado por Supo (2012, p.1):

- Según la intervención del investigador: Observacional, “... los datos reflejan la evolución natural de los eventos, ajena a la voluntad del investigador”.
- Según la planificación de la toma de datos: Prospectivo, “Los datos necesarios para el estudio son recogidos a propósito de la investigación, posee control del sesgo de medición”.
- Según el número de ocasiones en que se mide la variable: Transversal, “Todas las variables son medidas en una sola ocasión...”.
- Según el número de variables de interés: Descriptivo, “... es univariado porque solo describe o estima parámetros en la población de estudio a partir de una muestra”.

Sin embargo, también considerará las siguientes tipologías:

- Según su naturaleza: Enfoque cualitativo, “La investigación desde la ruta cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, explorándolos desde la

perspectiva de los participantes en su ambiente natural y en relación con el contexto” (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018, p.390).

- Según su carácter: Descriptivo, “... buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Desde el punto de vista científico, describir es medir, se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente...” (Hernández, Fernández & Baptista, 1991, cap.4, subtít.3, párr.1).
- Según su propósito o utilidad: Básica, “... mejorar el conocimiento *per se*, más que generar resultados o tecnologías que beneficien a la sociedad en el futuro inmediato” (Tam, Vera & Oliveros, 2008, p.146).

3.1.2 Diseño

Conforme con Hernández, Fernández & Baptista (2010), se describe al diseño de investigación como el “plan o estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación” (p.120), luego los autores añaden que, “... es el ‘abordaje’ general que se utilizará en el proceso de investigación” (p.492).

La presente investigación se desarrollará a través de un Estudio de Casos, porque estará enfocada más en la búsqueda de la profundidad de las particularidades del caso que en la amplitud de la misma, lo que significará estudiar intensamente la correspondiente unidad de análisis para poder llegar a comprenderla en la totalidad de su magnitud y en su real significado dentro del contexto.

Sobre el Estudio de Casos, Monje (2011) lo presenta así, “... análisis de una entidad singular, un fenómeno o unidad social y proporcionan una descripción intensiva y holística del mismo. Su propósito, conocer cómo funcionan todas las partes que los componen y las relaciones entre ellas para formar un todo” (p.117). Además, Ñaupas, Valdivia, Palacios & Romero (2018) lo definen como “... una modalidad de búsqueda empírica que se adecua para estudiar problemas prácticos o situaciones específicas...” (p.383).

Por último, Groat & Wang (2013) citan cinco características más resaltantes: ... (1) un enfoque en casos únicos o múltiples, estudiados en sus contextos de la vida real; (2) la capacidad de explicar los vínculos causales; (3) la importancia del desarrollo de la teoría en la fase de diseño de la investigación; (4) una dependencia de múltiples fuentes de evidencia, con datos que convergen en un modo triangular; y (5) el poder de generalizar la teoría. (Groat & Wang, 2013, pp.418-419).

3.2 Escenario de estudio

La investigación se llevará a cabo en la alameda José Pardo, ubicada en el distrito de Miraflores. Según el Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), "... el eje Pardo - Ricardo Palma (Espinar - Paseo de la República) se identifica con los usos de comercio, oficinas y turismo" (p.17), particularmente en la avenida José Pardo, tramo Espinar - Óvalo de Miraflores, predomina la vivienda multifamiliar y oficinas- comercio. La caracterización urbana del lugar de estudio acorde con el mencionado plande desarrollo urbano evidencia lo siguiente (pp.16-18 y 125):

- Trama de cuadrícula homogénea que se integra a una radial, donde cerca del 30% de su área se destina a vivienda (RDM, RDA y RDMA) y solamente 0.63% a recreación pública (ZRP).
- "... desarrollo del uso mixto, tanto en la zona comercial como en las zonas residenciales, ambas con la presencia de oficinas, principalmente a nivel de ejes distritales... " (p.16), como en la avenida José Pardo.
- "... carencia de espacio público en los sectores B, requieren de normas innovadoras para la creación de espacio público en zonas consolidadas" (p.18), el Sector B hace referencia a la parte antigua del distrito, siendo la alameda José Pardo parte de su historia (Subsector B4).
- "... uso del espacio público como estacionamiento privado permanente, principalmente en el Sector B, debido a la dinámica económica, financiera y turística que se desarrolla en este sector, generando problemas en el flujo vial y peatonal" (p.17), se confirma la priorización del automóvil sobre el peatón, aún cuando existe déficit de espacios públicos.
- "La Costa Verde requiere integración de la parte superior hacia la playa, con rutas peatonales seguras, aprovechando la pendiente existente" (p.17), Zona de

Reglamentación Especial (ZRE) a orillas del Océano Pacífico, que representa la franja verde costera (frente de agua) de recreación a nivel metropolitano, y que sirve de remate a la alameda José Prado (Parque Grau).

3.2.1 Localización

El distrito de Miraflores se encuentra ubicado en la provincia y departamento de Lima, a una altitud de 79 msnm, en las coordenadas geográficas $12^{\circ}06'51''$ de latitud sur y $77^{\circ}03'27''$ de longitud oeste, y a unos 8.5 km de la Plaza de Armas de la capital. Limita al norte con el distrito de San Isidro, al este con los distritos de Surquillo y Santiago de Surco, al sur con el distrito de Barranco y al oeste con el Océano Pacífico. Miraflores es uno de los 50 distritos que conforman el área de Lima Metropolitana, y de acuerdo con el Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), “La ubicación estratégica del distrito ha generado que se constituya como uno de los centros comerciales, financieros y turísticos más importantes de Lima Metropolitana” (p.16).



Figura 16: Localización del distrito de Miraflores.

Fuente: Google Maps.

Elaboración: Adaptación propia.



Figura 17: Límites del distrito de Miraflores.
 Fuente: Google Maps.
 Elaboración: Adaptación propia.

3.2.2 Ubicación

Conforme con el Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), “El distrito está estructurado en tres (03) sectores urbanos, delimitados en función de las características físicas y funcionales, para la aplicación del índice de usos para la ubicación de actividades urbanas” (p.64), a su vez, esta tipología permite definir subsectores con características particulares, perteneciendo el lugar de estudio al Sector B - Subsector B4: alameda José Pardo - cuadra 7. La misma que cumple la función de eje distrital, Pardo - Ricardo Palma (Óvalo Plaza Centro América - Paseo de la República), como la conexión interna para los demás subsectores del distrito con el centro de Miraflores. Sin embargo, la avenida José Pardo (Óvalo Plaza Centro América - Óvalo de Miraflores) a la altura de las cuadras 7 y 8 se presenta interrumpida por la avenida Comandante Espinar, intersección que divide las 15 cuadras de dicha alameda en dos tramos con diferentes características de zonificación.

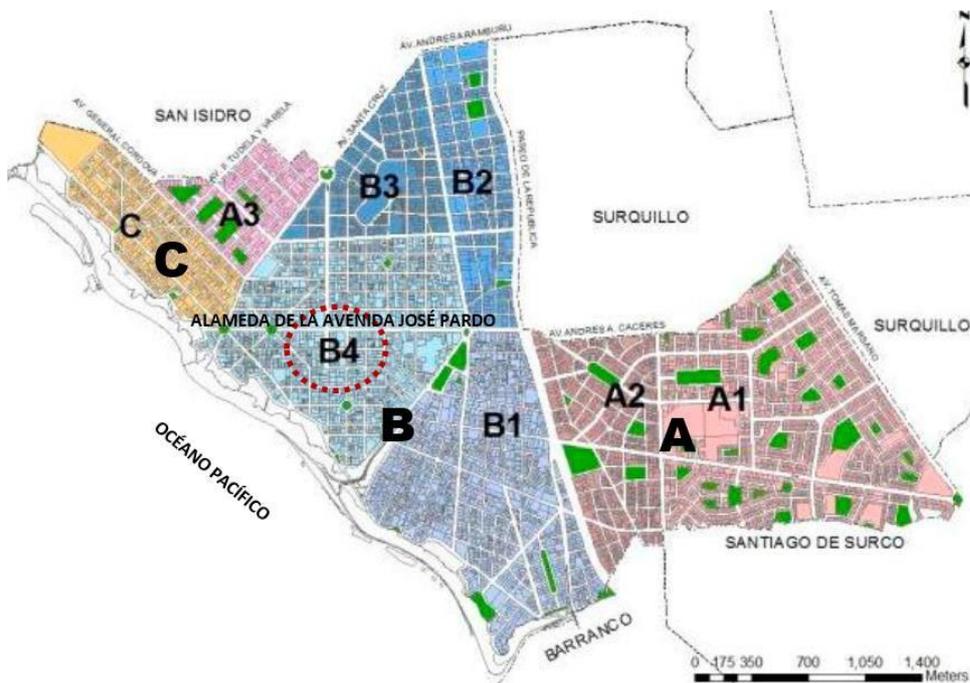


Figura 18: Plano de sectores y subsectores del distrito de Miraflores.
 Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016, p.65.
 Elaboración: Adaptación propia.

De acuerdo con el plan de desarrollo urbano (pp.128-130), el Subsector B4 presenta cinco tipos de zonificación según el uso destinado: RDM, RDA, RDMA, CZ y CM. Para el lugar de estudio, cuadra 7 en la alameda José Pardo (tramo Espinar - Óvalo de Miraflores), corresponde una zonificación CM (Comercio Metropolitano), a saber, uso mixto de comercio u oficina con vivienda multifamiliar, una altura máxima permitida de 1.5 (a+r) y un retiro normativo de 5 m.

USO DE SUELO

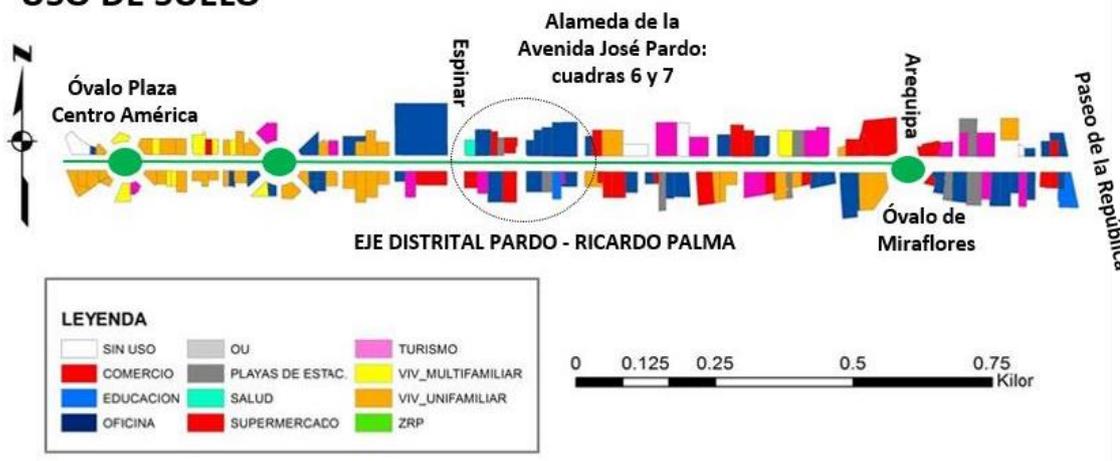


Figura 19: Plano parcial de uso de suelo.
 Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016, p.201.
 Elaboración: Adaptación propia.

3.3 Caracterización de sujetos

Según el Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), se menciona que el distrito "... tiene una población residente de aproximadamente 85.000 habitantes, importante conocer el perfil del residente miraflorentino, el árbol de edades y sus expectativas..." (p.31), para poder determinar demandas reales de servicios y sus desplazamientos, aludiendo a espacios públicos y "calles habitables".

De modo similar, Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants (2002) se expresan:

Al planificar los espacios públicos, el grupo más importante son aquellas personas que visitan la zona porque los encuentran atractivos y los utilizan para la recreación, el placer, el ejercicio, el juego. Dentro de este grupo de usuarios, el enfoque puede estar en niños, adolescentes, adultos o personas mayores... (Gehl Architects Aps - Urban Quality Consultants, 2002, p.11).

Los sujetos de estudio son los usuarios-vecinos que se desplazan por los corredores de la alameda José Pardo, cuadra 7, de acuerdo con el siguiente perfil: el residente del Sector B4 del distrito, definido a través de un pre-test de observación *in situ*, considerando que para describir e interpretar la percepción del arbolado viario no se requiere de una calificación especial de los entrevistados.

Acorde con Hernández-Sampieri & Mendoza (2018), se manifiesta que, "... el tamaño de muestra no es importante desde una perspectiva probabilística, pues el interés del investigador no es extender los resultados de su estudio a un universo mayor. Lo que se busca en la indagación cualitativa es profundidad" (p.427), así esta muestra será no probabilística, puesto que no se buscará la generalización de resultados ni la representación de una población dada, simplemente proporcionará una comprensión reflexiva y profunda sobre el problema de investigación. Para los autores, el tamaño de muestra común en estudios cualitativos, tipo estudio de casos, se correspondería con 6-10 entrevistados, pero "si son en profundidad, tres a cinco" (Hernández-Sampieri &

Mendoza, 2018, p.428), donde la unidad de análisis o los informantes clave para la presente investigación estarían conformados por un total de seis usuarios-residentes.

Tabla 10:
Codificación de los perfiles.

Informantes clave	Descripción	Código
6 Residentes del Sector B4	Residente B4 01	RB1
	Residente B4 02	RB2
	Residente B4 03	RB3
	Residente B4 04	RB4
	Residente B4 05	RB5
	Residente B4 06	RB6

Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.42.

Elaboración: Adaptación de Valdivia.

3.4 Plan de análisis o trayectoria metodológica

La trayectoria metodológica se llevará a cabo en cuatro etapas. La primera, planificación del trabajo de campo: diseño y construcción de los instrumentos de recojo de información; la segunda, ejecución del trabajo de campo: aplicación de los instrumentos a cada unidad de análisis; la tercera, transcripción de datos, codificación y categorización: proceso de transformación en texto y esquemas de la información recogida en campo (grabaciones); y la última etapa, análisis de la información a través de la triangulación.

- **Planificación del trabajo de campo:** En esta primera etapa, se desarrollará el diseño y la construcción de los instrumentos de recojo de información, como son las guías y los formatos de cada instrumento, realizado a partir de un diseño metodológico propio del estudio de casos. Además, se ubicará *in situ* el lugar de estudio, en la alameda José Prado la correspondiente cuadra 7 de la misma. Como también, se realizarán las primeras coordinaciones con los informantes clave a través de alguna aplicación de mensajería instantánea, a fin de gestionar y planificar con anticipación las futuras entrevistas, para contar con su disponibilidad en el momento dado.

- **Ejecución del trabajo de campo:** Esta parte de la investigación se llevará a cabo durante los meses comprendidos entre enero y abril del 2021. Asimismo, se efectuará el levantamiento de campo del lugar de estudio según las respectivas observaciones, donde se emplearán las guías de observación y fotografías, y la bitácora de campo.
- **Transcripción de datos, codificación y categorización:** Según Katayama (2014), se menciona que la transcripción se hace "... de todo el material recolectado (notas de campo, grabaciones, entrevistas...)" (p.97), asimismo, el autor manifiesta sobre la reducción de los datos cualitativos que comprende cuatro sub-etapas (pp.97-99): a) Edición; se filtra la totalidad de lo recolectado, luego se revisa y critica aplicando criterios de representatividad y fiabilidad de los datos. b) Categorización y codificación; se aplican varias lecturas integrales y sistemáticas para ir descubriendo unidades significativas o unidades de análisis, las cuales se deben agrupar y asignar a cada categoría una denominación, nombre o notación llamado código. c) Registro de datos cualitativos; se transfieren los datos cualitativos a un esquema de codificación según las categorías. d) Tabulación de datos; se presentan los datos cualitativos de modo organizado de acuerdo con las categorías, y se pueden representar mediante cuadros, diagramas y matrices.
- **Triangulación:** Conforme con Izcarra (2009), se expresa sobre la triangulación que, "... consiste en la comprobación de las inferencias extraídas de una fuente de información mediante el recurso a otra..." (p.130), la misma que colabora con la solidificación del rigor científico de una investigación cualitativa, al hacer uso de diferentes fuentes de información. Igualmente, Stott & Ramil (2014) recalcan que por medio de la triangulación se busca "... comprobar la validez de la información recopilada por el investigador. En el estudio de caso esto conlleva volver a contrastar los datos de la investigación, obtenidos de primera mano sobre el terreno..." (p.22). De acuerdo con Cisterna (2005, p.68), se indica que el proceso de triangulación desde la hermenéutica se refiere a "... la acción de reunión y cruce dialéctico de toda la información pertinente al objeto de estudio surgida en una investigación por medio de los instrumentos correspondientes, y que en esencia constituye el corpus de resultados de la investigación" (p.68), en consecuencia, el

procedimiento para la triangulación de las fuentes de datos se deberá llevar a cabo al cierre del trabajo de la recopilación de toda la información pertinente.

Asimismo, el autor expone los cinco pasos a seguir:

... seleccionar la información obtenida en el trabajo de campo; triangular la información por cada estamento; triangular la información entre todos los estamentos investigados; triangular la información con los datos obtenidos mediante los otros instrumentos y; triangular la información con el marco teórico. (Cisterna, 2005, p.68).

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas son procedimientos sistematizados, operativos, que posibilitan obtener la información para la solución de problemas prácticos.

Vargas (2011) manifiesta lo siguiente sobre las mismas:

Es recomendable elegir al menos dos técnicas a fin de poder *triangular* la información recabada. Por *triangulación* estamos entendiendo aquí que la información obtenida por una fuente pueda ser cruzada con otra información proveniente de una fuente distinta para aumentar así la certidumbre interpretativa de los datos recabados. (Vargas, 2011, p.45).

Los instrumentos son documentos, medios, que permiten recoger y almacenar el registro de la información en forma precisa sobre la investigación. El proceso para su aplicación, como mínimo, debe tener en cuenta las siguientes consideraciones: permiso a las autoridades de la institución y/o programa en el que se aplicarán los instrumentos; convocatoria a los integrantes de la muestra; fecha, lugar y modalidad de la aplicación.

Tabla 11:
Propósitos de las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Técnicas	Instrumentos	Propósitos
Entrevista	Guía de entrevista al residente del Sector B4	Recoger información sobre la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del lugar de estudio desde la perspectiva del peatón
Observación	Guía de observación	Observación sistemática y real en el contexto donde se desarrollan normalmente las unidades de análisis
	Bitácora de campo, Registro de audios y fotografías	Registrar información gráfica del objeto de estudio y el entorno
Análisis Documentario	Ficha de análisis documentario	Recopilar información de documentos escritos

Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.45.

Elaboración: Adaptación de Valdivia.

3.6 Mapeamiento

Hace referencia al proceso metodológico que se desarrollará en la presente investigación cualitativa, de acuerdo al tipo de diseño por estudio de casos.



Figura 20: Modelo de mapeo sobre el proceso metodológico de estudio de casos.

Fuente: El Estudio de Casos como Metodología de Investigación y su Importancia en la Dirección y Administración de Empresas, 2010, p.50.

Elaboración: Adaptación de Castro.

3.7 Rigor Científico

El rigor científico del presente estudio se basará en la validez de la interpretación, porque se adoptará el paradigma hermenéutico. Según Vargas (2011), “Bajo este paradigma el conocimiento es la construcción subjetiva y continua de aquello que le da sentido a la realidad investigada como un todo donde las partes se significan entre sí y en relación con el todo” (p.16), desde las primeras formulaciones lógicas hasta el desarrollo de conjeturas más complejas pero siempre enmarcadas dentro del campo de estudio. Cabe destacar que, la calidad de una investigación cualitativa dependerá del rigor científico con el que se aborde el desarrollo, condicionando así su credibilidad, en consecuencia, para contrastar los datos cualitativos de este estudio se optará por el procedimiento de “la triangulación de métodos de análisis”. Conforme con Izcara (2009), “Consiste en la exploración del material cualitativo a través de la utilización de diferentes métodos de análisis...” (p.134), a saber, involucrará el contraste de las entrevistas, las observaciones y el análisis documental “... para crear un marco de objetividad y reducir el componente personalista...” (Izcara, 2009, p.130), de modo que, se evite tendencias personales y se conserve un enfoque neutral en el estudio. Además, Arias & Giraldo (2011) mencionan que, el rigor científico hace referencia al compromiso que asume el investigador desde “... la curiosidad intelectual, un verdadero interés por el pueblo estudiado, la sensibilidad, la laboriosidad, la objetividad, la responsabilidad, la adaptabilidad a circunstancias cambiantes, la integridad, el profesionalismo y la habilidad para aclarar y para resumir hacen parte del rigor” (p.508), o sea, la fiabilidad de los métodos utilizados en una investigación cualitativa dependerá del compromiso que adopte el investigador con el trabajo de campo para que se aproxime a la realidad estudiada.

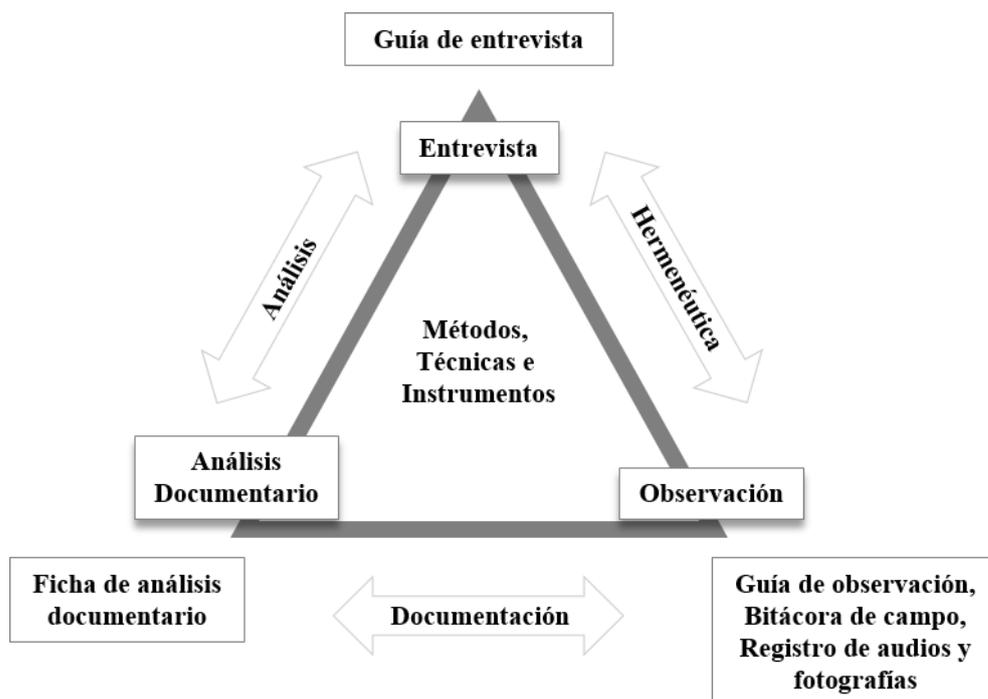


Figura 21: Triangulación de Métodos, Técnicas e Instrumentos.

Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.55.

Elaboración: Adaptación de Valdivia.

3.8 Descripción de procedimientos de análisis de datos

El análisis de datos es la etapa más difícil y se aconseja utilizar tres estrategias analíticas: a) elaborar parámetros de comparación; b) formular una primera explicación sobre las causas del fenómeno de estudio; c) analizar series de tiempo, es decir, comparar la reciente información registrada con la anterior (Ñaupas, Mejía, Novoa, & Villagómez, 2014, p.367).

Para el correspondiente análisis de las entrevistas semi-estructuradas se utilizará el programa MAXQDA 2020, software profesional en el procesamiento de múltiples datos cualitativos e investigación de métodos mixtos. Este programa es una herramienta poderosa para desarrollar teorías y probar conclusiones, que cuenta con una estructura básica para gestionar métodos cualitativos (entrevista, observación, análisis documental), permitiendo usarlo en cualquier tipo de investigación cualitativa. El análisis que realiza este software permite enfatizar las experiencias, opiniones, comportamientos y contextos de los grupos a investigar, o sea, se estudian datos

cualitativos para responder incógnitas sobre el “cómo” y el “porqué” de una situación dada, y descubrir así los principales factores que influyen en ciertas áreas sociales o naturales. (VERBI Software GmbH, 2019).

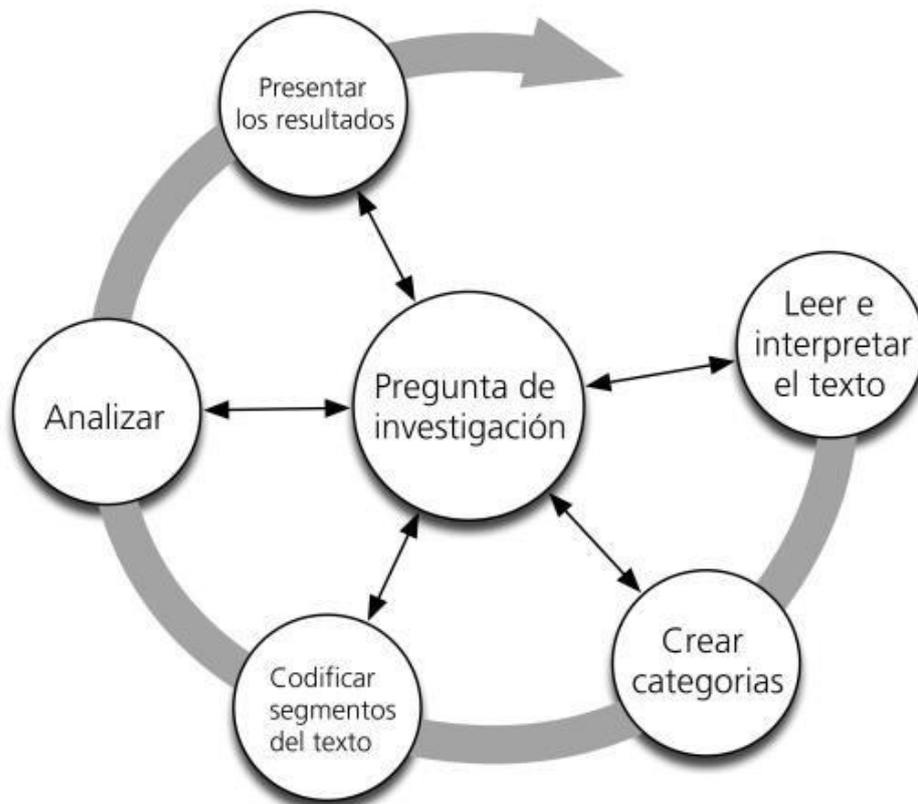


Figura 22: El proceso de Análisis Cualitativo del MAXQDA 2020.

Fuente: Guía de Introducción del MAXQDA, 2019, p.4.

Elaboración: VERBI Software GmbH.

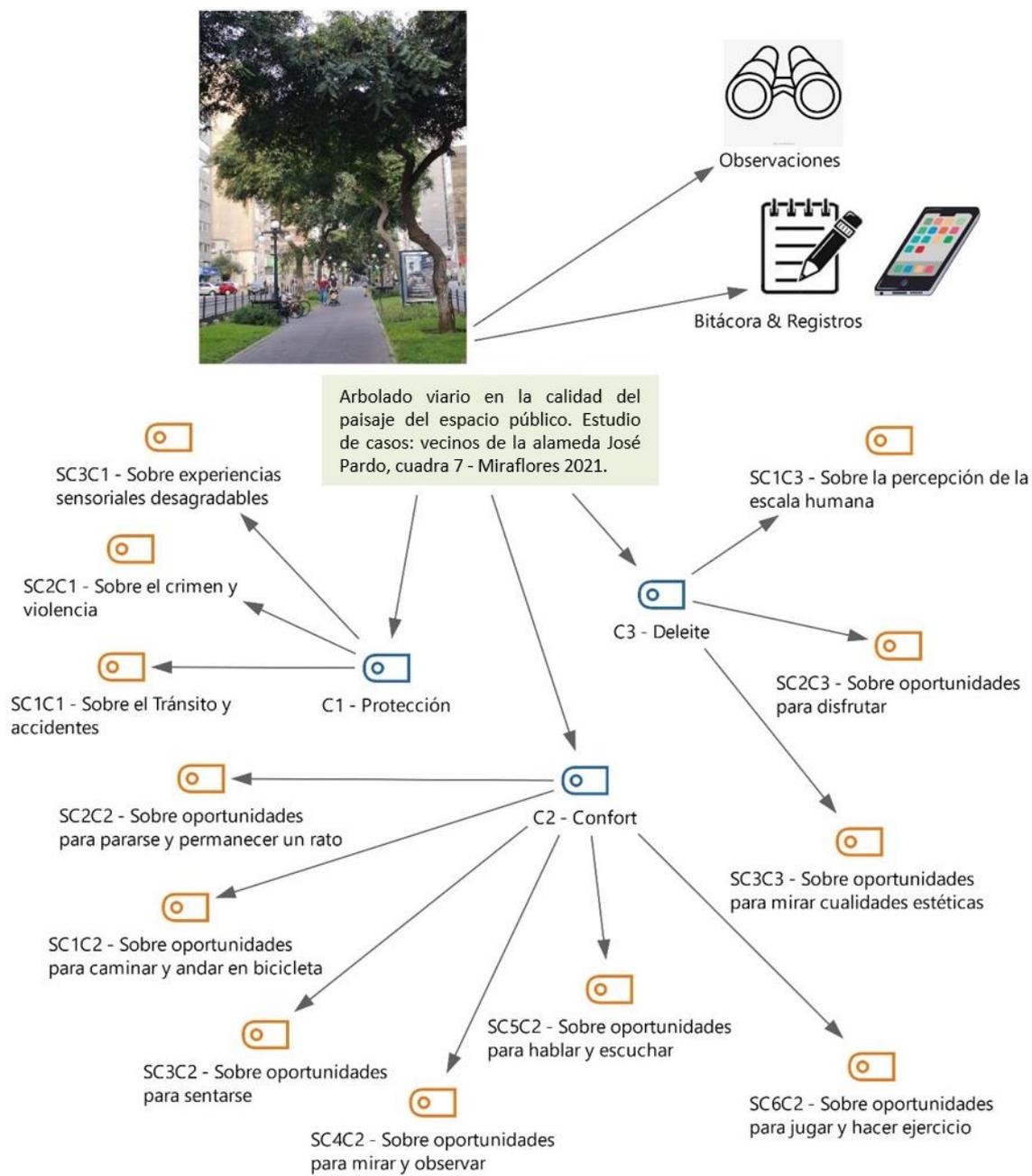


Figura 23: Mapa del proceso del proyecto cualitativo

Fuente: MAXQDA 2020.

Elaboración: Adaptación propia.

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Descripción de los resultados

Para la obtención de los resultados se utilizó la triangulación de métodos, técnicas e instrumentos, con el fin de que la información obtenida pueda ser contrastada y se genere la validez interpretativa de los datos recabados. Ello implicó el empleo de técnicas de la entrevista semi-estructurada, observación y evidencia documentaria como también de instrumentos de recolección de datos, que ayuden a otorgar respuesta a los objetivos planteados en el presente estudio. En la siguiente tabla se manifiestan las triangulaciones empleadas en la investigación.

Tabla 12:
Triangulaciones y unidad de análisis.

▲ Métodos	Unidad de Análisis	▲ Técnicas	▲ Instrumentos
Análisis	Peatón 1 (RB1)	Entrevista	* Guía de entrevista
	Deportista 1 (RB2)		* Guía de observación,
Inducción	Peatón 2 (RB3)	Observación	Bitácora de campo,
	Deportista 2 (RB4)		Registro de audios y fotografías
Hermenéutica	Peatón 3 (RB5)	Análisis documentario	* Ficha de análisis documentario
	Peatón 4 (RB6)		

Fuente: Anexo 2 - Segmento tomado de la Matriz Metodológica.
Elaboración: Propia.

4.2 Triangulación de instrumentos

En primer lugar, se procedió con la triangulación de los instrumentos de recolección de datos como son la guía de entrevista, la guía de observación además de bitácora de campo y registro de audios y fotografías, y la ficha de análisis documentario, con el propósito de dar respuesta al objetivo general de la investigación, **describir e interpretar de qué manera se desarrolla la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).**



Figura 24: Triangulación de instrumentos en la investigación.
 Fuente: Guía rápida para elaboración de tesis cualitativas, 2019, p.93.
 Elaboración: Adaptación de Guillén, Gondo, Cerna & Martínez.

4.2.1 Entrevista

El respectivo levantamiento de información se llevó a cabo mediante la aplicación de entrevistas de tipo semi-estructurada compuestas por 30 preguntas, clasificadas según la operacionalización de la variable cualitativa, es decir, 3 Categorías: C1 - Protección, C2 - Confort y C3 - Deleite, y 12 Sub-Categorías, de acuerdo con el libro base “Ciudades para la gente” de Gehl (2014). En tal sentido, los temas centrales de la guía de entrevista estuvieron orientados en recopilar información acorde con las categorías establecidas en la investigación y en concordancia con los objetivos de la misma. En su conjunto se pretende conocer la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje de la cuadra 7 de la vereda central de la avenida José Pardo (Miraflores).

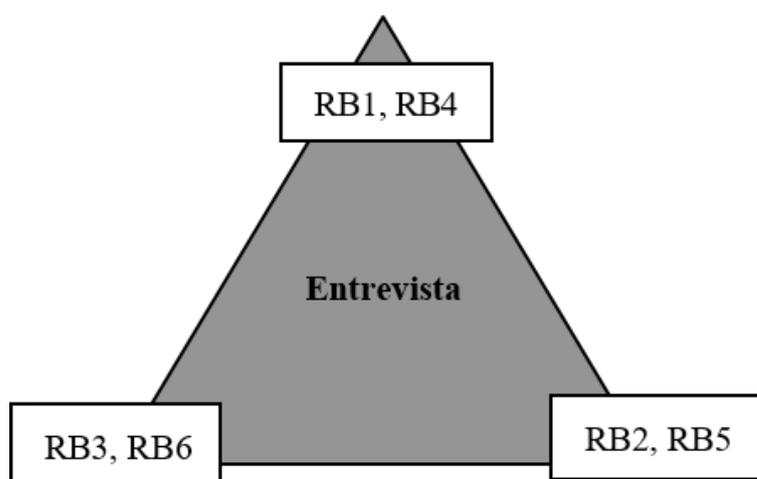


Figura 25: Triangulación de entrevistas en la investigación
 Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.53.
 Elaboración: Adaptación de Valdivia.

Los sujetos entrevistados corresponden a 6 residentes del Sector B4 del distrito de Miraflores y a la vez usuarios de la mencionada cuadra 7 de la alameda José Pardo, previamente seleccionados, 4 peatones y 2 deportistas, según el siguiente perfil y codificación: RB1 (arquitecto), RB2 (psicóloga), RB3 (paisajista), RB4 (diseñador gráfico), RB5 (antropóloga) y RB6 (fotógrafa), a quienes se les aplicó la guía de entrevista (Anexo 5 - Instrumento de la investigación cualitativa). Los resultados obtenidos, se muestran primero agrupados por Categorías y luego el detalle por cada Sub-Categoría.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Categoría C1 - Protección en la investigación:

Tabla 13:
Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C1 - Protección.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	C1 - Protección	<p>Voy de peatón porque saco a pasear a mi perro de raza Jack Russell Terrier tres veces al día, él es muy dinámico y necesito jardines y árboles por donde pueda andar y yo sentirme bien paseándolo y esto se encuentra sólo en la vereda central. Definitivamente la vereda central, como le comentaba, necesito un espacio donde mi perro pueda andar sin problema, si bien lo llevo con cadena, si no hay mucha gente suelo soltarle la cadena y él va más libre, y la vereda central nos da ese espacio, entre la parte peatonal, los jardines y árboles.</p> <p>El tráfico en Miraflores es un caos a toda hora, existen las filas de autos tratando de pasar y más en esta cuadra donde hay semáforos, apenas cambia la luz a ámbar meten sus carros sin percatarse que los peatones estamos caminando, es una inseguridad total. Me pareciera que por la parte central es más tranquila y se siente más protección, puede ser también porque la parte central es mucho más ancha y espaciosa que las veredas laterales que son de mucho menor anchura.</p> <p>Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar creo que sí es más seguro que en las veredas laterales.</p> <p>Claro que influyen, esa sensación de robustez da una protección de que algún vehículo se pueda meter en la parte central, crea como una barrera natural de protección, creo que por ello vemos más niños caminando por la parte central que por las veredas, así también el tránsito de bicicletas, pero esto último ya está incomodando.</p>

Sí, normalmente por donde transita mayor cantidad de personas siempre hay la sensación de seguridad, además siempre hay personal de Serenazgo caminando por la alameda central. Por las noches que también saco a mi perro, además de contar con el alumbrado público de la avenida, la parte central tiene las farolas y está mucho mejor iluminada que las veredas laterales.

En la parte central se tiene y se siente más seguridad. Creo que todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda para caminar más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa.

Sí, algunas personas dirán que detrás de un árbol se puede esconder alguien de mal vivir, pero creo que es todo lo contrario. Más bien, los árboles dan protección y cobijo al transeúnte porque los árboles no se encuentran pegados para crear un espacio para esconder a alguien. Todo lo contrario, los árboles si crean esta sensación de protección es porque están con una separación que permite también poder ver de un lado de la alameda central al otro lado, y la delincuencia mayormente busca espacios cerrados y escondidos.

Sacar a mi mascota es un compromiso que no puedo eludir, no importa el estado del clima, salvo ahora por la pandemia que sea toque de queda. Creo que en días de lluvia y sol, los árboles dan un techo para la protección, si es día de sol, se siente mucho más fresco con su sombra, y si es día de lluvia siempre hay protección. Para los días de fuerte viento, si bien las ramas de los árboles se baten pero creo que dan una sensación de acompañamiento. Por ejemplo, en días de fuerte viento creo que mi mascota lo disfruta aún más. Como ve, no es igual en todos los corredores, siempre es mejor por el centro.

Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos que estando en las veredas laterales, allí prácticamente los cláxones de los carros están casi a un metro de distancia de uno. En cambio en la parte central los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto. Por las noche por ejemplo, el destello de los autos en las veredas laterales es fuertísimo, casi ciega, no ocurriendo lo mismo en la parte central gracias al arbolado. La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín que botan los autos y más los de servicio público.

<ul style="list-style-type: none"> ● ENTREVISTA 2 (RB2) C1 - Protección 	<p>Circulo por la alameda como deportista, suelo ir en bicicleta y casi siempre voy por el corredor central porque es más amplio y espacioso. Hay varias vías por las que se puede ir si está muy concurrido el corredor central, ejemplo la pista, pero no es tan seguro debido a la cantidad de buses y camiones que usan la avenida. Sin embargo, la vereda central no está señalizada como ciclovía, por lo que también es incómodo cuando hay muchos peatones. Depende de la hora, durante el día definitivamente la vereda central porque siempre está concurrida y la gente acompaña. En la noche considero que la alameda central puede ser más solitaria, en cambio en las veredas laterales hay vigilancia en los edificios.</p> <hr/> <p>Es una vía donde se siente mucho el tráfico porque transitan buses, autos y también camiones de construcción, ya que las calles aledañas suelen ser angostas entonces usan la avenida Pardo. Me resulta un poco abrumador y evito ir por ahí en horas de mucho tránsito. Se siente más en los corredores laterales porque son angostos y los buses muy grandes, además también hay paraderos donde se aglomera la gente para esperar. Entonces la sensación de inseguridad sobre el tráfico automotor se hace muy fuerte por la bulla de las bocinas, los gritos de los cobradores y las luces de los carros en la noche. Creo que durante el día se siente menos, también me parece que los edificios que han ido construyendo en las cuadras previas generan que se sienta más el ruido.</p> <hr/> <p>Cuando está congestionada de carros, peatones y deportistas me siento un poco insegura porque es una vía utilizada para diferentes fines, entonces las personas van a distintos ritmos, en desorden, y al no haber una vía para bicicletas hay que ir con más cuidado.</p> <hr/> <p>Sí, de hecho una se siente más segura de los autos en el centro porque existe un espacio verde de por medio. Las veredas laterales son más angostas y hay alto tránsito, por lo que los buses suelen invadirla y una se siente un poco más expuesta.</p> <hr/> <p>Si, suele estar iluminado y hay vigilancia por los diferentes locales y negocios de la cuadra.</p> <hr/> <p>Considero que es un espacio seguro en general, aunque por la cantidad de gente que hay a ciertas horas igual es importante estar atenta. Últimamente, debido a la pandemia, se ha convertido en un espacio concurrido para la mendicidad, lo cual ha cambiado un poco esta sensación. Pero la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor. También está bien iluminado, tanto el corredor central como los laterales.</p> <hr/> <p>No, me parece que en las noches esa zona es un poco oscura y los árboles con sus sombras pueden dificultar un poco la visibilidad.</p>
--	---

	<p>El viento se siente bastante en cualquiera de los corredores, pero más en el central. El sol, por otro lado, se siente menos debido a los árboles en este corredor, pero bastante en los laterales. El corredor central suele ser el más agradable en verano para desplazarse sobre todo en días de mucho sol.</p> <p>En general me parece un espacio agradable sobre todo por los árboles, pero puede ser bastante ventoso en invierno. En horas de tráfico, especialmente, se siente bastante la contaminación de los buses y autos. Por ser una cuadra dedicada al comercio, con diferentes negocios, hay más movimiento y ruido que en otras cuadras de la misma avenida.</p>
<p>● ENTREVISTA 3 (RB3) C1 - Protección</p>	<p>Me desplazo por la alameda como peatón por las veredas laterales porque hago uso de los servicios que ahí se encuentran como bancos, farmacia, supermercado, etc. Considero que se percibe mayor protección en la vereda central porque es más ancha, tiene árboles y está más alejada del tránsito.</p> <p>Stress, porque es constante y abundante, con presencia de transporte público y al no haber estacionamiento, los automóviles se paran en cualquier momento, todo esto produce mucho desorden. No creo que sea igual en todos los corredores, más seguro es la vereda central.</p> <p>La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular. Pero esta sensación no es absoluta, porque a veces hay tanta bicicleta, que también invaden la zona peatonal y se siente algo de inseguridad.</p> <p>Sí, definitivamente demarcan la zona, queda bien definida.</p> <p>Sí, hay presencia de Serenazgo y cámaras de vigilancia.</p> <p>Es buena, desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones.</p> <p>Pienso, que cuando la calidad de vida mejora, la delincuencia disminuye, al hacerse uso de este espacio por gente paseando, deportistas, etc. no hay cabida para delincuentes, y los árboles contribuyen a mejorar la calidad de los espacios públicos.</p> <p>Me desplazo también por la vereda central en días de mucho sol, es muy agradable. Esta sensación no creo que sea igual en todos los corredores, puesto que el pasaje central tiene árboles y los laterales no.</p> <p>Si bien los árboles protegen del sol fuerte, lamentablemente el ruido no disminuye y es perturbador, no se puede mantener una conversación.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 4 (RB4) C1 - Protección 	<p>Me desplazo como deportista con scooter por la vereda central porque me gusta el pase libre dedicado a deportistas, y si voy por la pista, siento que me van a atropellar. Además me gusta pasar viendo los árboles por un camino libre de obstáculos y de tantos peatones, esto según la hora. Mayor protección por la vereda central, porque puedo circular sin encontrarme con peatones que pudieran atravesarse y ocasionar un accidente, como en las veredas laterales con sus aceras angostas. Adicionalmente, porque por la pista circulan carros que podrían atropellarme con mi scooter.</p> <p>No me da miedo estando en la vereda central, debido a que existe un área verde con árboles entre el corredor central y la pista. No creo que sea igual en todos los corredores porque en las veredas laterales, me sentiría todavía más seguro estando cerca a los edificios y lejos de la pista, para evitar que los carros me rocen por la cercanía.</p> <p>La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad.</p> <p>Sí, porque me tranquiliza saber que existe algo entre los corredores peatonales y los corredores vehiculares</p> <p>Sí, me siento seguro porque existe el constante recorrido de Serenazgo por la vía, además también se cuenta con luminarias por la noche.</p> <p>Me siento seguro de saber que puedo ver a través de este arbolado, siento que veré venir el peligro por si alguien quisiera aproximarse a hacerme daño o robarme.</p> <p>Sí, porque puedo ver a través de estos elementos naturales.</p> <p>Sí, me gusta desplazarme en días de mucha lluvia, sol y viento, porque en mi caso, me gusta sentir el sol, el viento y la lluvia en todo momento. Me encanta ir por la alameda central se siente muy bien el viento en la cara y la sensación de “abrazo” de los árboles, sensaciones que solamente se pueden experimentar en la vereda central.</p> <p>Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central, por el arbolado existe una eficiente corriente de aire que refresca este corredor, pero no es lo mismo en las veredas laterales. Existe mucho ruido de parte de los vehículos, pero creo que podría ser mejor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 5 (RB5) C1 - Protección 	<p>Cada vez que me desplazo por la alameda siempre lo hago como peatón y utilizo con mayor frecuencia la vereda central por razones de seguridad y practicidad. La vereda central, debido a que los árboles te protegen del ruido y de todo el movimiento del tráfico, y de las actividades comerciales del lugar.</p> <p>Que causa mucho ruido teniendo sólo dos carriles por calzada, y no siento ni creo que sea igual en todos los corredores, por eso elijo caminar por la vereda central.</p>

	<p>Seguro, el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene. Por los costados no transito porque hay buses muy grandes y siempre están en competencia de velocidad con otros. Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros, aunque es complicado avanzar sin toparse con nadie a ciertas horas pero es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes.</p> <p>Sí, porque funcionan como cortina o como pantalla de protección que separa al individuo de la zona transitada por los vehículos</p> <p>Sí, hay personal de seguridad y de día es muy fácil de ver a todos lados. Tienes visualización del espacio que te rodea.</p> <p>Seguro, no se siente inseguro y casi siempre hay personal de Serenazgo. Pero de día lo siento más seguro porque el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección. De noche no lo siento tan seguro porque siento que hay poca iluminación o será por el color de la luz amarilla o porque está tapada por los árboles o por la sombra de los árboles.</p> <p>No necesariamente, creo que funcionan mejor como protección del individuo para con la pista y el tránsito vehicular.</p> <p>No me causa molestia desplazarme en días con mucho sol, por los árboles siempre se siente frescor en la vereda central. No creo que sea igual en todos los corredores, en las veredas de los costados se siente mucho más calor porque no hay sombra y todo se refleja.</p> <p>Los climas extremos siento que no son un problema porque hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten, es incómodo, pero felizmente que en la vereda central se percibe diferente con los árboles.</p>
<p>● ENTREVISTA 6 (RB6) C1 - Protección</p>	<p>Cuando me desplazo por la alameda, suelo hacerlo como peatón y con mayor frecuencia camino por las veredas laterales porque voy a los locales comerciales en esa cuadra, aproximadamente tres veces por semana. La vereda central me da seguridad, pues en las laterales los asaltantes pueden huir en motos o autos con mayor facilidad.</p> <p>En horas punta se siente mucho ruido y smog, además los vehículos que ingresan desde la avenida Espinar lo hacen muy rápido y no manejan bien. Caminar por las veredas laterales me da más temor e inseguridad que ir por el centro, sobre todo el paradero de la esquina del centro de salud.</p> <p>Hay que estar atenta siempre por el aumento de bicicletas, scooters, peatones.</p> <p>Nunca me había puesto a pensar en ello, pero sí se reflexiona sobre el tema diría que los troncos de los árboles se constituyen en una barrera entre las pistas y la vereda central.</p>

No, porque no siempre veo a Serenazgo.
Cada vez hay más personas en la calle, muchos se quedan todo el día y algunos roban al paso.
No creo.
Suelo desplazarme tanto en días de mucha lluvia como de mucho sol y mucho viento también. De hecho independientemente del clima es siempre mucho más agradable caminar por la vereda central de la alameda, bajo la sombra de los árboles.
Nuestro clima no es extremo, lo que sí incomoda es la contaminación sonora y del aire.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al detallar cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores), se pudo interpretar que tanto el tránsito y accidentes como el crimen y violencia, y las experiencias sensoriales desagradables son componentes muy presentes en las respuestas de los entrevistados. La sensación de seguridad es un tema de suma importancia para las personas, por eventualidades y probabilidades: la física a los peatones, la perceptiva en los espacios públicos y ante los efectos de climas extremos y contaminación. Estas 3 Sub-Categorías de la Categoría Protección (Gehl, 2014) son los pilares para que se sucedan las demás interacciones en el lugar de estudio, donde los árboles tienen un rol protagónico en el mismo como así se interpreta de las opiniones dadas por las personas entrevistadas. Ellas coinciden en manifestar que definitivamente se sienten más seguras en el área verde central, haciendo alusión al arbolado viario por su robustez pero visibilidad, por su funcionalidad como pantalla protectora, por su delimitación física de los carriles peatonales y las calzadas, es decir, que perciben sentirse más resguardados por estos árboles.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Categoría C2 - Confort en la investigación:

Tabla 14:
Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C2 - Confort.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	C2 - Confort	<p>Definitivamente en la parte central se percibe mayor bienestar. Para mí se convierte no sólo en tránsito para pasear a mi mascota sino en el disfrute del confort que ofrece este espacio por el hecho de estar rodeado de vida, tanto de los árboles como de las plantas y los jardines, como también por las personas que usan esta vía, todo esto forma parte del bienestar de este espacio. Me pareciera que las veredas laterales es para la gente que está más apurada, como que están buscando más los servicios como bancos, tiendas, otros comercios, como que al caminar por las veredas laterales sienten que los servicios los tienen más a la mano. A los que vamos por la parte central, creo que lo vemos como un paseo.</p> <p>Como mencioné, en mi caso es pasear a mi mascota y la vereda central cumple muy bien este cometido, porque definitivamente en las veredas laterales no tendría la oportunidad de poder soltar a mi mascota, es más tendría que tenerla más pegada a mi cuerpo por el hecho de los vehículos que pasan muy pegados a la vereda y de las personas que caminan por allí. Definitivamente el caminar por la parte central es más libre, hay hasta una mejor sensación de aire y bienestar, ya que en las veredas laterales los escapes de los autos están a menos de un metro de uno.</p> <p>Definitivamente sí, no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta como desconectado por momentos de la cotidianeidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido. Por ejemplo, no he visto pajaritos en las veredas laterales, en cambio en la central uno se puede sentar en las bancas y los verá allí buscando comida y cobijándose en los árboles, incluso he visto ardillas en los árboles, mi mascota fue el que las vio.</p> <p>Normalmente en casa nos turnamos para sacar a la mascota, unas tres veces al día mínimo, cada salida dura entre 30 a 45 minutos. En muchas ocasiones si no hay mucha gente, normalmente muy temprano, suelto a mi mascota, él está entrenado para no alejarse más allá de unos 10 metros, es cuando a veces me siento en las bancas y allí he podido apreciar a las ardillas, palomas, pajaritos. En otras ocasiones me he encontrado con amistades y sobreparamos la marcha para conversarnos un rato, lo que sucede es que por la pandemia es preferible no conversar mucho rato y guardar las distancias.</p>

Sí, por supuesto, el caminar es uno de los mejores ejercicios que ayudan a la presión y al corazón. El salir a caminar con mi mascota es un momento que lo tomo como relax y no como una obligación, y la vereda central se presta para ello por el confort que nos dan sus árboles.

Sí, por supuesto que sí, los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima, y aquí en Miraflores la garúa en el invierno es intensa. Creo también que un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo.

Las bancas y la iluminación existentes, creo que son suficientes y dan beneficio porque tienen un valor utilitario, y por las noches las farolas crean un ambiente muy agradable en la alameda central con un contraste de luz y sombra. Aunque creo que debería haber un tacho especial para las heces de los perros para no estar paseando por todos lados las bolsas, finalmente terminan en los basureros instalados, pero creo que no debería ser allí el lugar para depositarlos. También creo que debería considerarse tener algún tipo de valla para que no pasen las carretillas de los heladeros o panaderos, ya que hay horas en que se tiene a más de cinco carretillas en la misma cuadra y obvio obstaculizan el espacio, quizá reglamentarlos o que tengan un lugar donde estacionarse. Quizás también podría haber algún tipo de mesas, como en otros países, ya que he visto a personas que sacan sus loncheras para comer en la alameda.

Sí, los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse en el centro de la alameda, porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada.

Sí, ver a través de los árboles una ciudad apurada y observar cómo la gente se mueve en los diferentes corredores también es interesante, o ver la perspectiva de los árboles en la alameda central y como sus copas se entrecruzan y abrazan entre sí creando un confortable ambiente interior es muy agradable.

Cuando estoy en este entorno, al estar en medio de un jardín con árboles y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central, una ciudad para el disfrute, las flores he podido apreciarlas como van saliendo y ver a los residentes de esta zona como son ardillas y aves. Algunas veces he llegado a pensar en qué pasaría si a la alameda central le podamos los árboles, esta sería totalmente árida y nada confortable, y pasarían a tener prioridad las vistas del cemento, de los ómnibus y del smog. Ahí me doy cuenta mejor de que la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles

En algunas ocasiones me encuentro con amistades y aún yo paseando a mi mascota nos poníamos a conversar un rato, otras veces sentado en una banca y la persona a mi lado me comentaba del clima o de deportes, ahora con la pandemia no se da por el distanciamiento. El ser humano es sociable por naturaleza y un comentario habitual es el primer paso a la sociabilización, y este espacio central se presta para experimentar los beneficios de contar con mobiliario urbano y sus árboles que nos dan confort ambiental. En las veredas laterales las personas que conversan son las que van acompañadas, pero no se da que entablen conversación con su prójimo más cercano.

Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación, ya que nos brindan seguridad y confort.

Cuando he salido por las mañanas, he visto a muchos deportistas corriendo por este espacio central, no me parece haber visto a nadie corriendo por las veredas laterales, si fuese así es que ya era para voltear hacia alguna calle lateral. También he visto a varios deportistas hacer sus estiramientos apoyados en las bancas, definitivamente creyera que esta es el área indicada, trotar por aquí les permite tener el espacio necesario para poder abrirse y no molestar a otras personas. Otro tipo de deportista que he visto y están en aumento son los ciclistas, como deportista y no sólo como usuario de bicicleta, estos deportistas se ejercitan a mayor velocidad y eso sí representa un problema para los que estamos con nuestras mascotas o niños que también circulamos por aquí. Yo no practico ningún deporte por la vereda central, pero sí creo que este espacio ofrece muchas oportunidades a los diferentes deportistas para ejercitarse, sobre todo bien temprano por las mañanas para que experimenten el máximo bienestar en su práctica habitual.

	<p>Claro que sí, estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud. Entiéndase por deportistas a caminantes, trotadores y ciclistas, porque no hay espacio destinado para la práctica de algún deporte grupal o para hacer yoga o inclusive para el juego.</p>
<p>• ENTREVISTA 2 (RB2) C2 - Confort</p>	<p>Definitivamente en la vereda central porque es más ancha, más cómoda</p> <p>Especialmente ahora que suele estar menos concurrido por la pandemia, me parece un espacio más agradable para caminar ya que se siente el sol, el sonido de los pájaros y hay pocos autos. Incluso se tiene la sensación de una mayor amplitud del corredor central, y ahora en verano, los árboles y las plantas son importantes para pasear con comodidad. Además, la iluminación de la zona es cálida en las noches lo que también resulta agradable.</p> <p>Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar al caminar bajo los árboles.</p> <p>Utilizo la vía por lo menos 4 o 5 veces en la semana, pero no permanezco mucho tiempo, sólo la uso en tránsito, la mayor de las veces para ir al trabajo.</p> <p>No suelo detenerme en esta cuadra por mucho tiempo.</p> <p>Sí, reducen la sensación de estar en una avenida, cuando hay poco tráfico o el clima es cálido provoca más quedarse por ahí.</p> <p>Las bancas de la alameda no son muy cómodas pero tienen una buena disposición ya que no están directamente en el corredor mirando a los peatones sino que las ubicaron en diagonal. Sin embargo, prefiero no sentarme en esa cuadra por la cantidad de autos que pasan, la contaminación del aire y ruido.</p> <p>Sí, hacen que el ambiente sea más bonito y agradable.</p> <p>En esta cuadra no tanto, ya que la mayoría son comercios. Sin embargo, hay algunos edificios antiguos y la arquitectura de estos es más interesante que la de los modernos. Es una cuadra que no guarda un estilo muy homogéneo y me parece que eso afecta la estética.</p> <p>Me parece que la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona.</p> <p>Es un poco ruidoso para conversar, pero muchas veces he pasado conversando con alguien y es posible. Depende mucho de la hora y el tráfico que haya, pues según eso cambia la bulla y el movimiento alrededor. Sin embargo, es una cuadra de cruces grandes y hay que estar atenta también a ello.</p> <p>Es una zona de bastante bulla y se supone que los árboles ayudan a reducir un poco esa sensación, pero no me parece que sea un espacio muy propicio para conversar la mayor parte del tiempo.</p>

			<p>No me parece tan cómodo porque yo me muevo en bicicleta y no está señalizado, entonces hay que esquivar a la gente todo el tiempo. Tal vez para correr sea más cómodo.</p> <p>Supongo que sí, pero para jugar allí considero que está cerca de la pista y eso no debe ser tan seguro para pasear con niñas y niños. Sobre hacer ejercicio allí es diferente, porque creo que los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista, protegiéndolo de las inclemencias del clima.</p>
•	ENTREVISTA 3 (RB3)	C2 - Confort	<p>Sí, definitivamente se percibe mayor sensación de bienestar en la vereda central. Además de los elementos ya antes mencionados como los árboles, también hay bancas, en general hay un tratamiento paisajístico mientras que en los laterales las veredas son irregulares y quedaron pequeñas para el alto flujo peatonal que contienen.</p> <p>Es una alternativa de espacio público lineal, se puede percibir una corriente de aire agradable y se está protegido del sol, aún cuando hay ruido, sobre todo a ciertas horas, es incómodo.</p> <p>Sí, el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort.</p> <p>Lo utilizo muy poco, únicamente como tránsito.</p> <p>Sí, la temperatura es agradable.</p> <p>Sí, la temperatura es agradable gracias al arbolado.</p> <p>Las bancas, los faroles, los tachos complementan este espacio público para beneficio del peatón. Pienso, que sí se experimenta bienestar, aún cuando yo no hago uso de este mobiliario, percibo su utilidad.</p> <p>Sí, proporcionan sombra y temperatura agradable.</p> <p>Sólo si se mira hacia la alameda central.</p> <p>Pienso, que es lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar, siempre es agradable observar naturaleza.</p> <p>La vereda central para conversar, definitivamente no, es imposible realizar una conversación, al menos en determinadas horas del día, cuando el tránsito es intenso.</p> <p>Lamentablemente no.</p> <p>No practico ningún deporte en esta zona.</p> <p>Supongo que sí, aunque la cercanía al malecón hace que sólo sea de paso.</p>
•	ENTREVISTA 4 (RB4)	C2 - Confort	<p>La vereda central porque tiene un mejor desarrollo paisajístico en relación a los árboles, bancas, iluminación y un carril dedicado a deportistas y a peatones.</p>

Considero al área verde central sólo para desplazarme, me encanta ir con scooter porque no hay muchas personas. Diría que la alameda central no es para peatones, pasan muchas bicicletas. Además, experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros.

Sí, sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.

Utilizo el área verde central para poder desplazarme y pasear en scooter. Permanezco lo que dure el recorrido de toda la avenida Pardo, hasta el final de la vía con el malecón, unas dos veces a la semana durante 20 minutos. Siempre que tengo la oportunidad de caminar por este lugar, elijo también el carril central.

Experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros.

Sí, los árboles purifican el aire que contaminan los carros y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.

Me parece que es bueno tener una banca donde sentarse pero podría tener un mejor diseño, además no me gusta sentarme en ninguna banca porque hay mucha bulla de parte de los autos. Los faroles de luz son muy importantes para brindar iluminación y seguridad, pero de igual manera podrían tener un mejor diseño acorde al recorrido. Considero que no es suficiente contar con cualquier mobiliario urbano, este debe considerar condiciones de diseño que ayuden a experimentar bienestar.

Sí, porque brindan sombra en días soleados.

No hay ninguna vista interesante aparte de la alameda central, porque no hay edificios o mobiliario diferente y singular que llame mi atención.

Me parece apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año. Esto ayuda a que se vea siempre lindo estéticamente durante todo el año. Me encanta la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco.

No hay oportunidad. Hay mucha bulla porque debido al ruido de los carros no se puede hablar con tranquilidad. No existe sensación de bienestar.

No, los árboles no ayudan en mejorar la acústica general del lugar. Los vehículos particulares y públicos generan mucho ruido y bulla.

	<p>Me parece que no existe un área dedicada para hacer deporte, porque el espacio se divide en peatonal y ciclismo. Adicionalmente el ruido, me incomoda y no me siento en confort para realizar deporte por este camino de la alameda central. No lo utilizo para este fin, pero creo que podría prestarse para esto en algunos casos como los ciclistas.</p> <p>Si bien los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central, no influyen en el problema principal, el ruido.</p>
<p>• ENTREVISTA 5 (RB5) C2 - Confort</p>	<p>La vereda central, por lo mismo que uno camina entre árboles que purifican el aire y a su vez son una pantalla protectora tanto de la contaminación auditiva como visual.</p> <p>El carril del centro está en buenas condiciones, mucho mejor que las veredas de los lados que tienen muchos desniveles. Es una buena vía para trasladarme caminando o en bicicleta a otro lugar, tanto de día como de noche, porque se percibe seguro y confortable. Claro que depende de la hora del día, entonces el pasear por ahí significa encontrarse con una gran cantidad de gente que busca lo mismo que tú, seguridad y confort.</p> <p>Sí, evocan a una sensación de bienestar, por el hecho que uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad.</p> <p>Tres veces por semana, pero no suelo permanecer por mucho tiempo, generalmente sólo como camino para ir a otro lugar, al malecón.</p> <p>Sí, aunque la mayor de las veces sólo lo uso de circulación, por la cantidad de gente y me parece un poco incómodo, pero es una muy buena alternativa segura y donde se percibe bienestar al caminar sin preocuparme del ruido de los autos y de la ciudad, entonces decido pararme y permanecer ahí por un rato.</p> <p>Sí, la vereda central está diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante, ya que se disponen de bancos para pequeñas pausas.</p> <p>No necesariamente me siento, pero sí considero que las bancas son un buen elemento y veo que la gente las usa con mucha frecuencia. Las bancas que están retiradas de la vereda central, los árboles, el clima fresco y agradable, la iluminación de los faroles dan una sensación de comodidad y bienestar.</p> <p>Sí, muchos oficinistas utilizan este espacio para sus pausas de almuerzo. La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos.</p> <p>Cuando voy por el centro, veo las personas, las bicis, los perritos y es muy agradable, pero cuando miro hacia los costados del lado de las veredas, solo veo los autos y buses.</p>

	<p>Me encantan los árboles, dan una sensación de frescura y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad y creo que los árboles ayudan a crear esta atmosfera de confort.</p> <p>No suelo conversar con nadie por ahí y menos ahora en pandemia, a menos que me encuentre con algún amigo, aunque de una conversación corta nunca paso porque sino desvirtúo el motivo de mi caminata por esta vereda central, el relajarme en un espacio protegido y confortable.</p> <p>Sí, ayudan porque los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras. Creo que no podría escuchar muy bien una conversación estando en las veredas laterales por el ruido mucho más directo de los autos y las personas.</p> <p>No hay mucho espacio para hacer deporte, pero pienso que se puede hacer ejercicio de tránsito por las veredas del centro. Creo que sería un buen lugar para entrenar, como correr o trotar en las horas en que no hay mucha gente, por ejemplo antes de las 7am. Yo sentiría una sensación de bienestar por hacer deporte cerca de casa.</p> <p>Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.</p>
<p>● ENTREVISTA 6 (RB6) C2 - Confort</p>	<p>La vereda central, pues transita menor cantidad de personas</p> <p>Solamente lo uso para desplazarme porque siempre hay tráfico de gente, bicicletas, scooters y mascotas. Para disfrutar del espacio y sentirme relajada escojo el día, horas tranquilas y también feriados para pasear.</p> <p>Sí, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas.</p> <p>Suelo utilizar la vereda central una vez por semana y me quedo por una hora caminando, sólo me detengo si me encuentro con algún amigo o amiga.</p> <p>El espacio es muy agradable en la vereda central de la alameda, por los árboles.</p> <p>Sí, sobre todo en primavera y verano.</p> <p>Es un mobiliario adecuado pero yo no lo uso porque no me detengo, solamente camino.</p> <p>Así es, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas.</p> <p>Sí, de hecho el paisajismo del centro de la alameda es muy bonito, indudablemente los árboles y las flores animan a transitar por la zona.</p> <p>Son árboles hermosos, grandes que mejoran la calidad de vida de las personas, y además se siente muy acogedor.</p>

Para entablar una conversación no es cómodo por el ruido de motos, autos, buses, etc., sobre todo en horas punta que se intensifica la contaminación sonora con las bocinas del tráfico, y los ruidos y gritos molestos de los paraderos.
No lo sé, porque en horas punta el ruido no permite conversar con tranquilidad.
No soy deportista pero lo siento inadecuado para practicar deporte por la cantidad de gente que circula. Es una zona comercial con mucho movimiento, tal vez mejor sería esperar para practicar deporte durante horas más tranquilas.
Sí, sí creo que los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central, sobre todo en días feriados, domingos o en horas tranquilas.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al establecer cómo es el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores), se pudo interpretar que los componentes más recurrentes en las respuestas de los entrevistados, corresponden a las siguientes actividades peatonales de acuerdo con la presente Categoría (Gehl, 2014): oportunidades para caminar y andar en bicicleta, pararse y permanecer un rato, sentarse, mirar y observar, y hacer ejercicio. Con respecto a las percepciones sobre las otras 2 Sub-Categorías (Gehl, 2014), oportunidades tanto para hablar y escuchar como para jugar, estas personas difieren en el tema de ruido y espacio no acondicionado. En general, las posibilidades planteadas según las 6 Sub-Categorías de la Categoría Confort (Gehl, 2014), se desarrollan en un espacio público lineal con confort ambiental, según lo reconocido en las opiniones de las personas entrevistadas cuando fundamentan el uso del mismo y valoran los árboles del lugar de estudio.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Categoría C3 - Deleite en la investigación:

Tabla 15:
Resultado de las entrevistas a nivel de la Categoría C3 - Deleite.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	C3 - Deleite	<p>Diría que el área central, si bien desde las veredas laterales se puede ver hacia el espacio central, creo que los que transitan por allí van más enfrascados en los servicios que da la ciudad. En cambio, los que vamos por el centro de la alameda, o sea paseando o de paso para otro lugar, definitivamente disfrutamos más de un espacio como la vereda central, que se percibe como un espacio seguro, amable y compartido con otras personas que están mayormente con la misma dinámica del disfrute de sensaciones visuales agradables, principalmente por la perspectiva de sus árboles, separándonos de los bloques de edificios altos de la avenida Pardo.</p> <p>Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort. Las edificaciones que nos rodean son edificios muy altos, que hacen sentirnos aplastados, nos hacen sentir pequeños. Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute.</p> <p>Sí, por supuesto y se siente las diferencias en un día de sol sobre todo de verano. Primero que los colores de la naturaleza se ven más vívidos, los árboles nos dan espacios de sol y sombra, uno elige, o puede ir caminando y pasando entre los rayos del sol o por la sombra de los árboles. Esto también se percibe como una sensación de calor y fresco, muy propio del distrito de Miraflores, donde al atardecer justamente se disfruta de espacios más frescos y el cielo se tiñe de unos colores maravillosos, acompañado con la perspectiva de los árboles de la alameda que apunta hacia el horizonte del mar en línea recta.</p> <p>Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte, sol durante el día y al atardecer frescor pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo con una neblina perenne y los árboles nos protegen de la llovizna que se produce con más fuerza en el distrito, para poder disfrutar también del tiempo.</p>

	<p>A lo largo de la entrevista, he podido reflexionar sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta confortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario. Creo que los animales valoran más la naturaleza que los seres humanos, por ello creo que mi mascota ama salir de paseo. Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio.</p> <p>El espacio central al dar seguridad y confort al transeúnte, me permite percibir y disfrutar mejor la naturaleza, con más gusto, ya no solo viéndola sino siendo parte de ella. Esta sensación no es igual en todos los corredores, porque si bien desde los corredores laterales se tiene una vista de los árboles del área verde central, esta interacción se queda solamente en una observación a la distancia, más no se experimenta la sensación de disfrute que definitivamente sí se percibe en la vereda central al ser parte de esta como peatón o deportista.</p>
<p>• ENTREVISTA 2 (RB2) C3 - Deleite</p>	<p>Disfruto mucho más de la vereda central, es un espacio diseñado, más armónico, con árboles, flores, jardín. Las veredas laterales no son tan bonitas, diría mejor que para nada bonitas.</p> <p>Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética. Me da pena que no hayan cuidado más que los negocios nuevos contribuyan a mantener un mismo estilo.</p> <p>Cuando me desplazo por el área verde central suelo disfrutar sobre todo del sol y sombra, calor y fresco. Sí, es un ambiente agradable porque al desembocar justo esa cuadra en un cruce de avenidas también permite vistas más amplias del cielo, por la amplitud del cruce con la avenida Espinar.</p> <p>Sí, creo que si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta.</p> <p>Me transmite comodidad y calidez debido a la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda. Además, sí creo que los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales.</p> <p>Mi espacio favorito es el corredor central, pues se percibe más el contacto con los árboles, que incluso ayudan a regular la temperatura y contribuyen a la sensación agradable del espacio. El corredor central es diferente a los otros porque tiene vegetación que se puede disfrutar estando de tránsito, para ir al trabajo como en mi caso.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 3 (RB3) C3 - Deleite 	<p>Definitivamente se percibe mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central. Por la presencia de árboles y el tratamiento paisajístico que se ha realizado en esta área.</p> <p>Sí, se disfruta sobremedida al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención, ni edificios modernos, ni casonas antiguas, todo es demasiado alto que se pierde en el cielo como para observar a excepción de los árboles.</p> <p>Es un corredor protegido por el arbolado, los árboles brindan la posibilidad de disfrutar del clima, como sol y sombra, calor y fresco, brisa.</p> <p>Claro que sí.</p> <p>La vereda central me transmite sensación de seguridad. Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, además de confort y protección.</p> <p>El contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort y relax. No es igual en todos los corredores, en los laterales, prácticamente no hay naturaleza y eso hace que el stress del tránsito sea mayor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 4 (RB4) C3 - Deleite 	<p>Considero que se percibe mayor disfrute por la vereda central debido al recorrido diseñado y dedicado a los peatones, el arbolado, el aire limpio, la sombra, la iluminación y la tranquilidad.</p> <p>Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra.</p> <p>Sí, en el centro se puede disfrutar del clima y la naturaleza porque está adecuadamente controlado por el arbolado viario. Corre bastante viento por toda la avenida pero acá se siente siempre fresco y comfortable.</p> <p>Sí, porque me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas.</p> <p>Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido. Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este espacio porque al sentirme comfortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas.</p> <p>Se siente agradable sentir algo de naturaleza en la ciudad. Me parece que, en los corredores laterales, no hay contacto con la naturaleza. En el corredor central sí se siente ligeramente ese contacto debido al área verde traducido en pasto y árboles a lo largo del recorrido. La alameda central me genera bienestar pero percibo en las veredas laterales una sensación de caos y desorden.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 5 (RB5) C3 - Deleite 	<p>La vereda central, por lo mismo que es un corredor con espacios verdes que funciona como pantalla protectora contra la contaminación tanto visual como auditiva. Por ello diría que se percibe que hay mayor disfrute mientras se camina despreocupadamente por esta vereda central, por lo mismo que funciona como aislador de lo que sucede en las calles paralelas y en la pista.</p> <p>Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas.</p> <p>Disfruto un poco de todo, sol y sombra, calor y fresco, brisa, dependiendo de la hora del día y de la estación. Por los árboles se puede disfrutar de un espacio como este que está compuesto de todo un poco, siempre hay un lugar fresco con sombra y sol también.</p> <p>Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas.</p> <p>Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre, es una buena vía por el buen mantenimiento que tiene. Además transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda.</p> <p>Se siente una breve renovación de energía al estar en contacto con la naturaleza. No es igual en todos los corredores, en esta área central la vegetación está muy presente y uno se siente parte del entorno, los árboles dan sensación de tranquilidad.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 6 (RB6) C3 - Deleite 	<p>Mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central, por las dimensiones de la vereda y los árboles y plantas.</p> <p>Sobre todo disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos. No puedo decir lo mismo de las edificaciones y sus fachadas porque me parece que no tienen armonía entre ellas.</p> <p>Sí, suelo disfrutar lo que me da la naturaleza en cualquier época del año, sol y sombra, calor y fresco, brisa. Pasear por la vereda central debajo de los árboles anima el espíritu al sentir el canto de los pájaros y pericos revoloteando por esta gran sombra verde en contraste con el tráfico.</p> <p>Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire.</p>

Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días feriados que hay más tranquilidad, ya sea de día o de noche se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio.

Experimentar la naturaleza dentro de la ciudad es un privilegio por nuestra condición de ciudad árida, tal vez eso me mueve a su contemplación. Sin duda ir por el centro de la alameda es mucho más agradable por la sensación de bienestar que se experimenta bajo sus árboles.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al explicar cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores), se pudo interpretar que tanto la escala humana como los aspectos positivos del clima y la naturaleza, y las cualidades estéticas y experiencias sensoriales positivas son componentes muy presentes en las respuestas de los entrevistados. Ahora bien, estas opiniones se interpretan como muy similares, aún cuando las personas entrevistadas hacen uso del referido lugar de estudio por motivos muy distintos. Además, las personas manifiestan tener un sentimiento de identidad y una relación bastante estrecha con el área verde central, lo que genera percepciones subjetivas significativas como respuesta sensorial a la valoración que le otorgan a este espacio público.

Sobre la Categoría C1 - Protección, se organizan las respuestas de los entrevistados en función a las Sub-Categorías SC1C1 Tránsito y accidentes, SC2C1 Crimen y violencia, y SC3C1 Experiencias sensoriales desagradables. A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC1C1 Tránsito y accidentes:

Tabla 16:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C1 Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones	<p>El tráfico en Miraflores es un caos a toda hora, existen las filas de autos tratando de pasar y más en esta cuadra donde hay semáforos, apenas cambia la luz a ámbar meten sus carros sin percatarse que los peatones estamos caminando, es una inseguridad total. Me pareciera que por la parte central es más tranquila y se siente más protección, puede ser también porque la parte central es mucho más ancha y espaciosa que las veredas laterales que son de mucho menor anchura.</p> <p>Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar creo que sí es más seguro que en las veredas laterales.</p> <p>Claro que influyen, esa sensación de robustez da una protección de que algún vehículo se pueda meter en la parte central, crea como una barrera natural de protección, creo que por ello vemos más niños caminando por la parte central que por las veredas, así también el tránsito de bicicletas, pero esto último ya está incomodando.</p>
•	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones	<p>Es una vía donde se siente mucho el tráfico porque transitan buses, autos y también camiones de construcción, ya que las calles aledañas suelen ser angostas entonces usan la avenida Pardo. Me resulta un poco abrumador y evito ir por ahí en horas de mucho tránsito. Se siente más en los corredores laterales porque son angostos y los buses muy grandes, además también hay paraderos donde se aglomera la gente para esperar. Entonces la sensación de inseguridad sobre el tráfico automotor se hace muy fuerte por la bulla de las bocinas, los gritos de los cobradores y las luces de los carros en la noche. Creo que durante el día se siente menos, también me parece que los edificios que han ido construyendo en las cuadras previas generan que se sienta más el ruido.</p>

		<p>Cuando está congestionada de carros, peatones y deportistas me siento un poco insegura porque es una vía utilizada para diferentes fines, entonces las personas van a distintos ritmos, en desorden, y al no haber una vía para bicicletas hay que ir con más cuidado.</p> <p>Sí, de hecho una se siente más segura de los autos en el centro porque existe un espacio verde de por medio. Las veredas laterales son más angostas y hay alto tránsito, por lo que los buses suelen invadirla y una se siente un poco más expuesta.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 3 (RB3) 	<p>SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones</p>	<p>Stress, porque es constante y abundante, con presencia de transporte público y al no haber estacionamiento, los automóviles se paran en cualquier momento, todo esto produce mucho desorden. No creo que sea igual en todos los corredores, más seguro es la vereda central.</p> <p>La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular. Pero esta sensación no es absoluta, porque a veces hay tanta bicicleta, que también invaden la zona peatonal y se siente algo de inseguridad.</p> <p>Sí, definitivamente demarcan la zona, queda bien definida.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 4 (RB4) 	<p>SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones</p>	<p>No me da miedo estando en la vereda central, debido a que existe un área verde con árboles entre el corredor central y la pista. No creo que sea igual en todos los corredores porque en las veredas laterales, me sentiría todavía más seguro estando cerca a los edificios y lejos de la pista, para evitar que los carros me rocen por la cercanía.</p> <p>La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad.</p> <p>Sí, porque me tranquiliza saber que existe algo entre los corredores peatonales y los corredores vehiculares</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 5 (RB5) 	<p>SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones</p>	<p>Que causa mucho ruido teniendo sólo dos carriles por calzada, y no siento ni creo que sea igual en todos los corredores, por eso elijo caminar por la vereda central.</p>

	<p>Seguro, el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene. Por los costados no transito porque hay buses muy grandes y siempre están en competencia de velocidad con otros. Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros, aunque es complicado avanzar sin toparse con nadie a ciertas horas pero es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes.</p> <p>Sí, porque funcionan como cortina o como pantalla de protección que separa al individuo de la zona transitada por los vehículos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 6 (RB6) SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones 	<p>En horas punta se siente mucho ruido y smog, además los vehículos que ingresan desde la avenida Espinar lo hacen muy rápido y no manejan bien. Caminar por las veredas laterales me da más temor e inseguridad que ir por el centro, sobre todo el paradero de la esquina del Centro de Salud.</p> <p>Hay que estar atenta siempre por el aumento de bicicletas, scooters, peatones.</p> <p>Nunca me había puesto a pensar en ello, pero sí se reflexiona sobre el tema diría que los troncos de los árboles se constituyen en una barrera entre las pistas y la vereda central.</p>

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

En primer lugar, al detallar las respuestas de los entrevistados que se relacionan con la sensación de seguridad física de los peatones según la protección del tránsito y accidentes, se pudo interpretar que todas coinciden en considerar al lugar de estudio como poco seguro, una intersección de avenidas caótica (José Pardo y Comandante Espinar) por la presencia de mucho tráfico automotor. Sin embargo, las personas entrevistadas también concuerdan y manifiestan (a excepción del entrevistado RB4) que la vereda central de esta alameda se percibe como segura, en definitiva reconocen que el arbolado viario se presenta como el elemento natural que influye en la protección del tránsito vehicular, porque estos árboles se constituyen en barreras naturales (cortinas o pantallas) que demarcan la zona peatonal y los alejan de las calzadas. Cabe señalar que, salvo lo expresado por RB1 y RB5, no se menciona ni señalización urbana ni mobiliario urbano alguno para la protección de los usuarios cuando estos sí existen.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC2C1 Crimen y violencia:

Tabla 17:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C1 Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	<p>Sí, normalmente por donde transita mayor cantidad de personas siempre hay la sensación de seguridad, además siempre hay personal de Serenazgo caminando por la alameda central. Por las noches que también saco a mi perro, además de contar con el alumbrado público de la avenida, la parte central tiene las farolas y está mucho mejor iluminada que las veredas laterales.</p> <p>En la parte central se tiene y se siente más seguridad. Creo que todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda para caminar más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa.</p> <p>Sí, algunas personas dirán que detrás de un árbol se puede esconder alguien de mal vivir, pero creo que es todo lo contrario. Más bien, los árboles dan protección y cobijo al transeúnte porque los árboles no se encuentran pegados para crear un espacio para esconder a alguien. Todo lo contrario, los árboles si crean esta sensación de protección es porque están con una separación que permite también poder ver de un lado de la alameda central al otro lado, y la delincuencia mayormente busca espacios cerrados y escondidos.</p>
•	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	<p>Si, suele estar iluminado y hay vigilancia por los diferentes locales y negocios de la cuadra.</p> <p>Considero que es un espacio seguro en general, aunque por la cantidad de gente que hay a ciertas horas igual es importante estar atenta. Últimamente, debido a la pandemia, se ha convertido en un espacio concurrido para la mendicidad, lo cual ha cambiado un poco esta sensación. Pero la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor. También está bien iluminado, tanto el corredor central como los laterales.</p> <p>No, me parece que en las noches esa zona es un poco oscura y los árboles con sus sombras pueden dificultar un poco la visibilidad.</p>
•	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia:	Sí, hay presencia de Serenazgo y cámaras de vigilancia.

		Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	Es buena, desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones. Pienso, que cuando la calidad de vida mejora, la delincuencia disminuye, al hacerse uso de este espacio por gente paseando, deportistas, etc. no hay cabida para delincuentes, y los árboles contribuyen a mejorar la calidad de los espacios públicos.
•	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	Sí, me siento seguro porque existe el constante recorrido de Serenazgo por la vía, además también se cuenta con luminarias por la noche. Me siento seguro de saber que puedo ver a través de este arbolado, siento que veré venir el peligro por si alguien quisiera aproximarse a hacerme daño o robarme. Sí, porque puedo ver a través de estos elementos naturales.
•	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	Sí, hay personal de seguridad y de día es muy fácil de ver a todos lados. Tienes visualización del espacio que te rodea. Seguro, no se siente inseguro y casi siempre hay personal de Serenazgo. Pero de día lo siento más seguro porque el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección. De noche no lo siento tan seguro porque siento que hay poca iluminación o será por el color de la luz amarilla o porque está tapada por los árboles o por la sombra de los árboles. No necesariamente, creo que funcionan mejor como protección del individuo para con la pista y el tránsito vehicular.
•	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos	No, porque no siempre veo a Serenazgo. Cada vez hay más personas en la calle, muchos se quedan todo el día y algunos roban al paso. No creo.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Asimismo, al detallar las respuestas de los entrevistados que se relacionan con la sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos según la protección del crimen y violencia, se pudo interpretar que todas consideran al lugar de estudio como seguro (a excepción del entrevistado RB6), sobre todo por la visibilidad y el control que se percibe desde el arbolado viario de la vereda central de esta alameda, y también por lo concurrido de la misma. Además, todos reconocen la presencia de vigilancia por parte de las autoridades y adicionalmente una mayoría la iluminación nocturna (alumbrado público y

locales comerciales), aunque un par la juzga insuficiente. Solamente dos personas entrevistadas comentan sobre un problema coyuntural reciente de mendicidad y robos al paso por el contexto de la pandemia.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC3C1 Experiencias sensoriales desagradables:

Tabla 18:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C1 Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación	<p>Sacar a mi mascota es un compromiso que no puedo eludir, no importa el estado del clima, salvo ahora por la pandemia que sea toque de queda. Creo que en días de lluvia y sol, los árboles dan un techo para la protección, si es día de sol, se siente mucho más fresco con su sombra, y si es día de lluvia siempre hay protección. Para los días de fuerte viento, si bien las ramas de los árboles se baten pero creo que dan una sensación de acompañamiento. Por ejemplo, en días de fuerte viento creo que mi mascota lo disfruta aún más. Como ve, no es igual en todos los corredores, siempre es mejor por el centro.</p> <p>Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos que estando en las veredas laterales, allí prácticamente los cláxones de los carros están casi a un metro de distancia de uno. En cambio en la parte central los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto. Por las noche por ejemplo, el destello de los autos en las veredas laterales es fuertísimo, casi ciega, no ocurriendo lo mismo en la parte central gracias al arbolado. La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín que botan los autos y más los de servicio público.</p>
•	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación	<p>El viento se siente bastante en cualquiera de los corredores, pero más en el central. El sol, por otro lado, se siente menos debido a los árboles en este corredor, pero bastante en los laterales. El corredor central suele ser el más agradable en verano para desplazarse sobre todo en días de mucho sol.</p>

		<p>En general me parece un espacio agradable sobre todo por los árboles, pero puede ser bastante ventoso en invierno. En horas de tráfico, especialmente, se siente bastante la contaminación de los buses y autos. Por ser una cuadra dedicada al comercio, con diferentes negocios, hay más movimiento y ruido que en otras cuadras de la misma avenida.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 3 (RB3) 	<p>SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación</p>	<p>Me desplazo también por la vereda central en días de mucho sol, es muy agradable. Esta sensación no creo que sea igual en todos los corredores, puesto que el pasaje central tiene árboles y los laterales no.</p> <hr/> <p>Si bien los árboles protegen del sol fuerte, lamentablemente el ruido no disminuye y es perturbador, no se puede mantener una conversación.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 4 (RB4) 	<p>SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación</p>	<p>Sí, me gusta desplazarme en días de mucha lluvia, sol y viento, porque en mi caso, me gusta sentir el sol, el viento y la lluvia en todo momento. Me encanta ir por la alameda central se siente muy bien el viento en la cara y la sensación de “abrazo” de los árboles, sensaciones que solamente se pueden experimentar en la vereda central.</p> <hr/> <p>Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central, por el arbolado existe una eficiente corriente de aire que refresca este corredor, pero no es lo mismo en las veredas laterales. Existe mucho ruido de parte de los vehículos, pero creo que podría ser mejor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ENTREVISTA 5 (RB5) 	<p>SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación</p>	<p>No me causa molestia desplazarme en días con mucho sol, por los árboles siempre se siente frescor en la vereda central. No creo que sea igual en todos los corredores, en las veredas de los costados se siente mucho más calor porque no hay sombra y todo se refleja.</p> <hr/> <p>Los climas extremos siento que no son un problema porque hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten, es incómodo, pero felizmente que en la vereda central se percibe diferente con los árboles.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 6 (RB6) 	SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación	Suelo desplazarme tanto en días de mucha lluvia como de mucho sol y mucho viento también. De hecho independientemente del clima es siempre mucho más agradable caminar por la vereda central de la alameda, bajo la sombra de los árboles. Nuestro clima no es extremo, lo que sí incomoda es la contaminación sonora y del aire.
--	--	--

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Por último, al detallar las respuestas de los entrevistados que se relacionan con la sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación según la protección de experiencias sensoriales desagradables, se pudo interpretar que todas coinciden en asociar al lugar de estudio con problemas de tráfico automotor, como la contaminación sonora y una mayoría también menciona la contaminación atmosférica. Sin embargo, todos los entrevistados perciben y reconocen que el arbolado viario los protege de las inclemencias del clima a lo largo de todo el año.

Sobre la Categoría C2 - Confort, se organizan las respuestas de los entrevistados en función a las Sub-Categorías SC1C2 Oportunidades para caminar y andar en bicicleta, SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer un rato, SC3C2 Oportunidades para sentarse, SC4C2 Oportunidades para mirar y observar, SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar, y SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio. A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC1C2 Oportunidades para caminar y andar en bicicleta:

Tabla 19:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C2 Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>Como mencioné, en mi caso es pasear a mi mascota y la vereda central cumple muy bien este cometido, porque definitivamente en las veredas laterales no tendría la oportunidad de poder soltar a mi mascota, es más tendría que tenerla más pegada a mi cuerpo por el hecho de los vehículos que pasan muy pegados a la vereda y de las personas que caminan por allí. Definitivamente el caminar por la parte central es más libre, hay hasta una mejor sensación de aire y bienestar, ya que en las veredas laterales los escapes de los autos están a menos de un metro de uno.</p> <p>Definitivamente sí, no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta como desconectado por momentos de la cotidianidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido. Por ejemplo, no he visto pajaritos en las veredas laterales, en cambio en la central uno se puede sentar en las bancas y los verá allí buscando comida y cobijándose en los árboles, incluso he visto ardillas en los árboles, mi mascota fue el que las vio.</p>
•	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>Especialmente ahora que suele estar menos concurrido por la pandemia, me parece un espacio más agradable para caminar ya que se siente el sol, el sonido de los pájaros y hay pocos autos. Incluso se tiene la sensación de una mayor amplitud del corredor central, y ahora en verano, los árboles y las plantas son importantes para pasear con comodidad. Además, la iluminación de la zona es cálida en las noches lo que también resulta agradable.</p> <p>Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar al caminar bajo los árboles.</p>
•	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>Es una alternativa de espacio público lineal, se puede percibir una corriente de aire agradable y se está protegido del sol, aún cuando hay ruido, sobre todo a ciertas horas, es incómodo.</p> <p>Sí, el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 4 (RB4) 	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>Considero al área verde central sólo para desplazarme, me encanta ir con scooter porque no hay muchas personas. Diría que la alameda central no es para peatones, pasan muchas bicicletas. Además, experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros.</p> <hr/> <p>Sí, sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 5 (RB5) 	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>El carril del centro está en buenas condiciones, mucho mejor que las veredas de los lados que tienen muchos desniveles. Es una buena vía para trasladarme caminando o en bicicleta a otro lugar, tanto de día como de noche, porque se percibe seguro y confortable. Claro que depende de la hora del día, entonces el pasear por ahí significa encontrarse con una gran cantidad de gente que busca lo mismo que tú, seguridad y confort.</p> <hr/> <p>Sí, evocan a una sensación de bienestar, por el hecho que uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 6 (RB6) 	SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso	<p>Solamente lo uso para desplazarme porque siempre hay tráfico de gente, bicicletas, scooters y mascotas. Para disfrutar del espacio y sentirme relajada escojo el día, horas tranquilas y también feriados para pasear.</p> <hr/> <p>Sí, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas.</p>

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

En primer lugar, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con las condiciones de uso según las oportunidades para caminar y andar en bicicleta, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en el confort ambiental para transitar por la vereda central de esta alameda, vinculándolo con términos como calidad de vida y bienestar. Aunque la mayoría de los entrevistados hace uso de la misma solamente para desplazarse de un lugar a otro, ya sea como peatón o deportista, optando circular a lo largo de este espacio público

lineal por las facilidades que presenta, una mayor amplitud de acera y cero desniveles (accesibilidad universal pero sin contemplar discapacidad visual). Solamente el entrevistado RB5 menciona el problema sobre la presencia de diferentes niveles en las veredas laterales. Además, los informantes RB4 y RB6 manifiestan sobre el flujo de tránsito de bicicletas y/o scooters a ciertas horas del día, sobre todo que el área verde central comparte la vereda también con peatones.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer un rato:

Tabla 20:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	<p>Normalmente en casa nos turnamos para sacar a la mascota, unas tres veces al día mínimo, cada salida dura entre 30 a 45 minutos. En muchas ocasiones si no hay mucha gente, normalmente muy temprano, suelto a mi mascota, él está entrenado para no alejarse más allá de unos 10 metros, es cuando a veces me siento en las bancas y allí he podido apreciar a las ardillas, palomas, pajaritos. En otras ocasiones me he encontrado con amistades y sobreparamos la marcha para conversarnos un rato, lo que sucede es que por la pandemia es preferible no conversar mucho rato y guardar las distancias.</p> <p>Sí, por supuesto, el caminar es uno de los mejores ejercicios que ayudan a la presión y al corazón. El salir a caminar con mi mascota es un momento que lo tomo como relax y no como una obligación, y la vereda central se presta para ello por el confort que nos dan sus árboles.</p> <p>Sí, por supuesto que sí, los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima, y aquí en Miraflores la garúa en el invierno es intensa. Creo también que un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de</p>

			seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo.
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	<p>Utilizo la vía por lo menos 4 o 5 veces en la semana, pero no permanezco mucho tiempo, sólo la uso en tránsito, la mayor de las veces para ir al trabajo.</p> <p>No suelo detenerme en esta cuadra por mucho tiempo.</p> <p>Sí, reducen la sensación de estar en una avenida, cuando hay poco tráfico o el clima es cálido provoca más quedarse por ahí.</p>
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	<p>Lo utilizo muy poco, únicamente como tránsito.</p> <p>Sí, la temperatura es agradable.</p> <p>Sí, la temperatura es agradable gracias al arbolado.</p>
●	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	<p>Utilizo el área verde central para poder desplazarme y pasear en scooter. Permanezco lo que dure el recorrido de toda la avenida Pardo, hasta el final de la vía con el malecón, unas dos veces a la semana durante 20 minutos. Siempre que tengo la oportunidad de caminar por este lugar, elijo también el carril central.</p> <p>Experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros.</p> <p>Sí, los árboles purifican el aire que contaminan los carros y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.</p>
●	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	<p>Tres veces por semana, pero no suelo permanecer por mucho tiempo, generalmente sólo como camino para ir a otro lugar, al malecón.</p> <p>Sí, aunque la mayor de las veces sólo lo uso de circulación, por la cantidad de gente y me parece un poco incómodo, pero es una muy buena alternativa segura y donde se percibe bienestar al caminar sin preocuparme del ruido de los autos y de la ciudad, entonces decido pararme y permanecer ahí por un rato.</p> <p>Sí, la vereda central está diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante, ya que se disponen de bancos para pequeñas pausas.</p>
●	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables	Suelo utilizar la vereda central una vez por semana y me quedo por una hora caminando, sólo me detengo si me encuentro con algún amigo o amiga.

El espacio es muy agradable en la vereda central de la alameda, por los árboles.

Sí, sobre todo en primavera y verano.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Asimismo, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con las condiciones agradables según las oportunidades para pararse y permanecer un rato, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en el confort ambiental para permanecer en la vereda central de esta alameda, mencionando diferentes beneficios principalmente como regulador de la temperatura. Sobre su frecuencia y tiempo de uso, indistintamente las personas entrevistadas manifiestan que permanecen y/o transitan por este lugar mínimo una vez a la semana hasta tres veces al día, y que dependiendo de la actividad bien puede variar entre 20 minutos a 1 hora: pasear a la mascota, hacer deporte, buscar sosiego, caminar de un lugar a otro.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC3C2 Oportunidades para sentarse:

Tabla 21:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C2 Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	<p>Las bancas y la iluminación existentes, creo que son suficientes y dan beneficio porque tienen un valor utilitario, y por las noches las farolas crean un ambiente muy agradable en la alameda central con un contraste de luz y sombra. Aunque creo que debería haber un tacho especial para las heces de los perros para no estar paseando por todos lados las bolsas, finalmente terminan en los basureros instalados, pero creo que no debería ser allí el lugar para depositarlos. También creo que debería considerarse tener algún tipo de valla para que no pasen las carretillas de los heladeros o panaderos, ya que hay horas en que se tiene a más de cinco carretillas en la misma cuadra y obvio obstaculizan el espacio, quizá reglamentarlos o que tengan un lugar donde estacionarse. Quizás también podría haber algún tipo de mesas, como en otros países, ya que he visto a personas que sacan sus loncheras para comer en la alameda.</p> <p>Sí, los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse en el centro de la alameda, porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada.</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	<p>Las bancas de la alameda no son muy cómodas pero tienen una buena disposición ya que no están directamente en el corredor mirando a los peatones sino que las ubicaron en diagonal. Sin embargo, prefiero no sentarme en esa cuadra por la cantidad de autos que pasan, la contaminación del aire y ruido.</p> <p>Sí, hacen que el ambiente sea más bonito y agradable.</p>
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	<p>Las bancas, los faroles, los tachos complementan este espacio público para beneficio del peatón. Pienso, que sí se experimenta bienestar, aún cuando yo no hago uso de este mobiliario, percibo su utilidad.</p> <p>Sí, proporcionan sombra y temperatura agradable.</p>

●	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	Me parece que es bueno tener una banca donde sentarse pero podría tener un mejor diseño, además no me gusta sentarme en ninguna banca porque hay mucha bulla de parte de los autos. Los faroles de luz son muy importantes para brindar iluminación y seguridad, pero de igual manera podrían tener un mejor diseño acorde al recorrido. Considero que no es suficiente contar con cualquier mobiliario urbano, este debe considerar condiciones de diseño que ayuden a experimentar bienestar. <hr/> Sí, porque brindan sombra en días soleados.
●	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	No necesariamente me siento, pero sí considero que las bancas son un buen elemento y veo que la gente las usa con mucha frecuencia. Las bancas que están retiradas de la vereda central, los árboles, el clima fresco y agradable, la iluminación de los faroles dan una sensación de comodidad y bienestar. <hr/> Sí, muchos oficinistas utilizan este espacio para sus pausas de almuerzo. La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos.
●	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano	Es un mobiliario adecuado pero yo no lo uso porque no me detengo, solamente camino. <hr/> Así es, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Igualmente, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con el mobiliario urbano según las oportunidades para sentarse, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en el confort ambiental para sentarse en la vereda central de la alameda, haciendo referencia tanto a calidad de vida como a espacios con sol y sombra. Además, todos los entrevistados aprecian el valor utilitario y el buen estado del mobiliario urbano existente aunque no siempre suelen usarlo: sobre las bancas dos personas entrevistadas mencionan su buena orientación y otras dos indican su diseño incómodo; sobre la iluminación el entrevistado RB4 la vincula con la percepción de seguridad aunque manifiesta su ausencia de diseño; y sobre los tachos solamente lo refieren directamente dos personas. El entrevistado RB5 considera dentro del mobiliario urbano también al arbolado viario, por el módulo de diseño que presenta: bancas, farola y árbol. Solamente el entrevistado RB1 comenta que el mobiliario urbano existente es suficiente aunque señala la falta de un tacho

para las excretas de las mascotas, y propone mesas para las personas que almuerzan en el lugar y más bolardos para restringir el acceso a las carretillas de heladeros y panaderos.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC4C2 Oportunidades para mirar y observar:

Tabla 22:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC4C2 Oportunidades para mirar y observar.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>Sí, ver a través de los árboles una ciudad apurada y observar cómo la gente se mueve en los diferentes corredores también es interesante, o ver la perspectiva de los árboles en la alameda central y como sus copas se entrecruzan y abrazan entre sí creando un confortable ambiente interior es muy agradable.</p> <p>Cuando estoy en este entorno, al estar en medio de un jardín con árboles y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central, una ciudad para el disfrute, las flores he podido apreciarlas como van saliendo y ver a los residentes de esta zona como son ardillas y aves. Algunas veces he llegado a pensar en qué pasaría si a la alameda central le podamos los árboles, esta sería totalmente árida y nada confortable, y pasarían a tener prioridad las vistas del cemento, de los ómnibus y del smog. Ahí me doy cuenta mejor de que la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>En esta cuadra no tanto, ya que la mayoría son comercios. Sin embargo, hay algunos edificios antiguos y la arquitectura de estos es más interesante que la de los modernos. Es una cuadra que no guarda un estilo muy homogéneo y me parece que eso afecta la estética.</p> <p>Me parece que la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona.</p>
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>Sólo si se mira hacia la alameda central.</p> <p>Pienso, que es lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar, siempre es agradable observar naturaleza.</p>

●	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>No hay ninguna vista interesante aparte de la alameda central, porque no hay edificios o mobiliario diferente y singular que llame mi atención.</p> <hr/> <p>Me parece apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año. Esto ayuda a que se vea siempre lindo estéticamente durante todo el año. Me encanta la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco.</p>
●	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>Cuando voy por el centro, veo las personas, las bicis, los perritos y es muy agradable, pero cuando miro hacia los costados del lado de las veredas, solo veo los autos y buses.</p> <hr/> <p>Me encantan los árboles, dan una sensación de frescura y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad y creo que los árboles ayudan a crear esta atmósfera de confort.</p>
●	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>Sí, de hecho el paisajismo del centro de la alameda es muy bonito, indudablemente los árboles y las flores animan a transitar por la zona.</p> <hr/> <p>Son árboles hermosos, grandes que mejoran la calidad de vida de las personas, y además se siente muy acogedor.</p>

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Similarmente, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con las oportunidades para mirar y observar, se pudo interpretar que todas coinciden en declarar al área verde central del lugar de estudio como la única que presenta vistas interesantes dentro del entorno inmediato. A excepción del entrevistado RB2 que trae a colación las antiguas casonas de Miraflores, que en su momento se erigieron en la cuadra 7 de José Pardo, pero que lamentablemente se perdieron en pro de un desarrollo inmobiliario. Además, todas las personas entrevistadas también concuerdan en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en la sensación de confort y bienestar ambiental a lo largo de la vereda central de la alameda.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar:

Tabla 23:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Conversar y expresarse.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	<p>En algunas ocasiones me encuentro con amistades y aún yo paseando a mi mascota nos poníamos a conversar un rato, otras veces sentado en una banca y la persona a mi lado me comentaba del clima o de deportes, ahora con la pandemia no se da por el distanciamiento. El ser humano es sociable por naturaleza y un comentario habitual es el primer paso a la sociabilización, y este espacio central se presta para experimentar los beneficios de contar con mobiliario urbano y sus árboles que nos dan confort ambiental. En las veredas laterales las personas que conversan son las que van acompañadas, pero no se da que entablen conversación con su prójimo más cercano.</p> <p>Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación, ya que nos brindan seguridad y confort.</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	<p>Es un poco ruidoso para conversar, pero muchas veces he pasado conversando con alguien y es posible. Depende mucho de la hora y el tráfico que haya, pues según eso cambia la bulla y el movimiento alrededor. Sin embargo, es una cuadra de cruces grandes y hay que estar atenta también a ello.</p> <p>Es una zona de bastante bulla y se supone que los árboles ayudan a reducir un poco esa sensación, pero no me parece que sea un espacio muy propicio para conversar la mayor parte del tiempo.</p>
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	<p>La vereda central para conversar, definitivamente no, es imposible realizar una conversación, al menos en determinadas horas del día, cuando el tránsito es intenso.</p> <p>Lamentablemente no.</p>
●	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	<p>No hay oportunidad. Hay mucha bulla porque debido al ruido de los carros no se puede hablar con tranquilidad. No existe sensación de bienestar.</p> <p>No, los árboles no ayudan en mejorar la acústica general del lugar. Los vehículos particulares y públicos generan mucho ruido y bulla.</p>

●	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	- No suelo conversar con nadie por ahí y menos ahora en pandemia, a menos que me encuentre con algún amigo, aunque de una conversación corta nunca paso porque sino desvirtúo el motivo de mi caminata por esta vereda central, el relajarme en un espacio protegido y confortable. Sí, ayudan porque los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras. Creo que no podría escuchar muy bien una conversación estando en las veredas laterales por el ruido mucho más directo de los autos y las personas.
●	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización	- Para entablar una conversación no es cómodo por el ruido de motos, autos, buses, etc., sobre todo en horas punta que se intensifica la contaminación sonora con las bocinas del tráfico, y los ruidos y gritos molestos de los paraderos. No lo sé, porque en horas punta el ruido no permite conversar con tranquilidad.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

De la misma manera, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con las condiciones de socialización según las oportunidades para hablar y escuchar, se pudo interpretar dos diferentes percepciones: unos reconocen al arbolado viario como el elemento natural que influye en el confort ambiental para conversar en la vereda central de la alameda, señalando que ayuda a atenuar los efectos de la contaminación sonora del tráfico automotor; y otros sostienen lo contrario sobre todo en horas punta. Con respecto a entablar una conversación en el área verde central del lugar de estudio, las opiniones también difieren entre sí: tres personas entrevistadas mencionan que la calidad ambiental sonora es mala a causa del ruido del tráfico automotor, y que dependiendo de la intensidad del mismo se dificulta la dinámica de escuchar y hablar tranquilamente; otras dos personas, a sabiendas del contexto, manifiestan que sí es posible mantener una conversación y socializar; y el entrevistado RB5 expresa que no suele hablar con nadie para no desvirtuar el motivo de su caminata y menos en tiempos de pandemia.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio:

Tabla 24:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	<p>Cuando he salido por las mañanas, he visto a muchos deportistas corriendo por este espacio central, no me parece haber visto a nadie corriendo por las veredas laterales, si fuese así es que ya era para voltear hacia alguna calle lateral. También he visto a varios deportistas hacer sus estiramientos apoyados en las bancas, definitivamente creyera que esta es el área indicada, trotar por aquí les permite tener el espacio necesario para poder abrirse y no molestar a otras personas. Otro tipo de deportista que he visto y están en aumento son los ciclistas, como deportista y no sólo como usuario de bicicleta, estos deportistas se ejercitan a mayor velocidad y eso sí representa un problema para los que estamos con nuestras mascotas o niños que también circulamos por aquí. Yo no practico ningún deporte por la vereda central, pero sí creo que este espacio ofrece muchas oportunidades a los diferentes deportistas para ejercitarse, sobre todo bien temprano por las mañanas para que experimenten el máximo bienestar en su práctica habitual.</p> <p>Claro que sí, estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud. Entiéndase por deportistas a caminantes, trotadores y ciclistas, porque no hay espacio destinado para la práctica de algún deporte grupal o para hacer yoga o inclusive para el juego.</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	<p>No me parece tan cómodo porque yo me muevo en bicicleta y no está señalizado, entonces hay que esquivar a la gente todo el tiempo. Tal vez para correr sea más cómodo.</p> <p>Supongo que sí, pero para jugar allí considero que está cerca de la pista y eso no debe ser tan seguro para pasear con niñas y niños. Sobre hacer ejercicio allí es diferente, porque creo que los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista, protegiéndolo de las inclemencias del clima.</p>

• ENTREVISTA 3 (RB3)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	No practico ningún deporte en esta zona. Supongo que sí, aunque la cercanía al malecón hace que sólo sea de paso.
• ENTREVISTA 4 (RB4)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	Me parece que no existe un área dedicada para hacer deporte, porque el espacio se divide en peatonal y ciclismo. Adicionalmente el ruido, me incomoda y no me siento en confort para realizar deporte por este camino de la alameda central. No lo utilizo para este fin, pero creo que podría prestarse para esto en algunos casos como los ciclistas. Si bien los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central, no influyen en el problema principal, el ruido.
• ENTREVISTA 5 (RB5)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	No hay mucho espacio para hacer deporte, pero pienso que se puede hacer ejercicio de tránsito por las veredas del centro. Creo que sería un buen lugar para entrenar, como correr o trotar en las horas en que no hay mucha gente, por ejemplo antes de las 7am. Yo sentiría una sensación de bienestar por hacer deporte cerca de casa. Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.
• ENTREVISTA 6 (RB6)	SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento	No soy deportista pero lo siento inadecuado para practicar deporte por la cantidad de gente que circula. Es una zona comercial con mucho movimiento, tal vez mejor sería esperar para practicar deporte durante horas más tranquilas. Sí, sí creo que los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central, sobre todo en días feriados, domingos o en horas tranquilas.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Por último, al establecer las respuestas de los entrevistados que se relacionan con las condiciones de esparcimiento según las oportunidades para jugar y hacer ejercicio, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en el confort ambiental para ejercitarse en la vereda central de esta alameda, recalcando sus beneficios e inclusive como protección visual del usuario. Sobre las oportunidades para jugar, tres personas las mencionan, pero solamente dos consideran que no es un lugar apropiado para que los niños jueguen, por la cercanía a la calzada y la falta de suficiente espacio; el entrevistado RB4 insiste en el problema de la contaminación sonora. Adicionalmente, todas las personas entrevistadas condicionan el

uso del área verde central para hacer ejercicio y obtener así un máximo bienestar, ya que encuentran este espacio que no está acondicionado para albergar varias actividades a la vez: prácticas de deportes individuales (no colectivos) y preferentemente en horas valle.

Sobre la Categoría C3 - Deleite, se organizan las respuestas de los entrevistados en función a las Sub-Categorías SC1C3 Percepción de la escala humana, SC2C3 Oportunidades para disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza, y SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas. A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC1C3 Percepción de la escala humana:

Tabla 25:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC1C3 Percepción de la escala humana.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort. Las edificaciones que nos rodean son edificios muy altos, que hacen sentirnos aplastados, nos hacen sentir pequeños. Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute.
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética. Me da pena que no hayan cuidado más que los negocios nuevos contribuyan a mantener un mismo estilo.
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sí, se disfruta sobremanera al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención, ni edificios modernos, ni casonas antiguas, todo es demasiado alto que se pierde en el cielo como para observar a excepción de los árboles.

•	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra.
•	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas.
•	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sobre todo disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos. No puedo decir lo mismo de las edificaciones y sus fachadas porque me parece que no tienen armonía entre ellas.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

En primer lugar, al explicar las respuestas de los entrevistados según la percepción de la escala humana, se pudo interpretar que todas coinciden en experimentar algún grado de deleite al desplazarse por la vereda central de esta alameda al observar el arbolado viario. Sobre la proporción humana con relación a los árboles, se pudo interpretar que sí la reconocen cuando: tres personas entrevistadas la vinculan con el área verde central y expresan percibir una sensación de cobijo o no sentirse abrumado o demasiado alto a excepción de los árboles; o dos personas la asocian con el módulo de bancas, farola y árbol del espacio central y declaran percibir un alto grado de disfrute o satisfacción del mismo. Sobre un diseño acorde con la escala humana del entorno inmediato, se pudo interpretar que sí la reconocen cuando: todos mencionan percibir (a excepción del entrevistado RB5) que los edificios son muy altos pero prácticamente pasan desapercibidos porque no aportan al contexto; o los mismos precisan percibir que las fachadas respectivas no guardan armonía alguna entre ellas porque no se ha planificado la imagen urbana del lugar de estudio.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC2C3 Oportunidades para disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza:

Tabla 26:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC2C3 Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	<p>Sí, por supuesto y se siente las diferencias en un día de sol sobre todo de verano. Primero que los colores de la naturaleza se ven más vívidos, los árboles nos dan espacios de sol y sombra, uno elige, o puede ir caminando y pasando entre los rayos del sol o por la sombra de los árboles. Esto también se percibe como una sensación de calor y fresco, muy propio del distrito de Miraflores, donde al atardecer justamente se disfruta de espacios más frescos y el cielo se tiñe de unos colores maravillosos, acompañado con la perspectiva de los árboles de la alameda que apunta hacia el horizonte del mar en línea recta.</p> <p>Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte, sol durante el día y al atardecer frescor pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo con una neblina perenne y los árboles nos protegen de la llovizna que se produce con más fuerza en el distrito, para poder disfrutar también del tiempo.</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	<p>Cuando me desplazo por el área verde central suelo disfrutar sobre todo del sol y sombra, calor y fresco. Sí, es un ambiente agradable porque al desembocar justo esa cuadra en un cruce de avenidas también permite vistas más amplias del cielo, por la amplitud del cruce con la avenida Espinar.</p> <p>Sí, creo que si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta.</p>
●	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	<p>Es un corredor protegido por el arbolado, los árboles brindan la posibilidad de disfrutar del clima, como sol y sombra, calor y fresco, brisa.</p> <p>Claro que sí.</p>

●	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	Sí, en el centro se puede disfrutar del clima y la naturaleza porque está adecuadamente controlado por el arbolado viario. Corre bastante viento por toda la avenida pero acá se siente siempre fresco y confortable. Sí, porque me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas.
●	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	Disfruto un poco de todo, sol y sombra, calor y fresco, brisa, dependiendo de la hora del día y de la estación. Por los árboles se puede disfrutar de un espacio como este que está compuesto de todo un poco, siempre hay un lugar fresco con sombra y sol también. Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas.
●	ENTREVISTA 6 (RB6)	SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza	Sí, suelo disfrutar lo que me da la naturaleza en cualquier época del año, sol y sombra, calor y fresco, brisa. Pasear por la vereda central debajo de los árboles anima el espíritu al sentir el canto de los pájaros y pericos revoloteando por esta gran sombra verde en contraste con el tráfico. Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire.

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Asimismo, al explicar las respuestas de los entrevistados según las oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del medio ambiente natural, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer al arbolado viario como el elemento natural que influye en el deleite del clima y la naturaleza en la vereda central de esta alameda, relacionándolo con expresiones como calidad de vida, desfogue verde dentro de la ciudad, oportunidades para actividades contemplativas y sensoriales, disfrutar del buen tiempo como sol y sombra, calor y fresco, brisa.

A continuación, la tabla correspondiente a las entrevistas para la Sub-Categoría SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas:

Tabla 27:

Resultado de las entrevistas a nivel de la Sub-Categoría SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas.

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
●	ENTREVISTA 1 (RB1)	SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	<p>A lo largo de la entrevista, he podido reflexionar sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta comfortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario. Creo que los animales valoran más la naturaleza que los seres humanos, por ello creo que mi mascota ama salir de paseo. Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio.</p> <p>El espacio central al dar seguridad y confort al transeúnte, me permite percibir y disfrutar mejor la naturaleza, con más gusto, ya no solo viéndola sino siendo parte de ella. Esta sensación no es igual en todos los corredores, porque si bien desde los corredores laterales se tiene una vista de los árboles del área verde central, esta interacción se queda solamente en una observación a la distancia, más no se experimenta la sensación de disfrute que definitivamente sí se percibe en la vereda central al ser parte de esta como peatón o deportista.</p>
●	ENTREVISTA 2 (RB2)	SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	Me transmite comodidad y calidez debido a la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda. Además, sí creo que los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales.

			<p>Mi espacio favorito es el corredor central, pues se percibe más el contacto con los árboles, que incluso ayudan a regular la temperatura y contribuyen a la sensación agradable del espacio. El corredor central es diferente a los otros porque tiene vegetación que se puede disfrutar estando de tránsito, para ir al trabajo como en mi caso.</p>
•	ENTREVISTA 3 (RB3)	SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	<p>La vereda central me transmite sensación de seguridad. Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, además de confort y protección.</p> <p>El contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort y relax. No es igual en todos los corredores, en los laterales, prácticamente no hay naturaleza y eso hace que el stress del tránsito sea mayor.</p>
•	ENTREVISTA 4 (RB4)	SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	<p>Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido. Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este espacio porque al sentirme confortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas.</p> <p>Se siente agradable sentir algo de naturaleza en la ciudad. Me parece que, en los corredores laterales, no hay contacto con la naturaleza. En el corredor central sí se siente ligeramente ese contacto debido al área verde traducido en pasto y árboles a lo largo del recorrido. La alameda central me genera bienestar pero percibo en las veredas laterales una sensación de caos y desorden.</p>
•	ENTREVISTA 5 (RB5)	SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas	<p>Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre, es una buena vía por el buen mantenimiento que tiene. Además, transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda.</p> <p>Se siente una breve renovación de energía al estar en contacto con la naturaleza. No es igual en todos los corredores, en esta área central la vegetación está muy presente y uno se siente parte del entorno, los árboles dan sensación de tranquilidad.</p>

<p>● ENTREVISTA 6 (RB6)</p>	<p>SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas</p>	<p>Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días feriados que hay más tranquilidad, ya sea de día o de noche se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio.</p> <hr/> <p>Experimentar la naturaleza dentro de la ciudad es un privilegio por nuestra condición de ciudad árida, tal vez eso me mueve a su contemplación. Sin duda ir por el centro de la alameda es mucho más agradable por la sensación de bienestar que se experimenta bajo sus árboles.</p>
-----------------------------	---	--

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Por último, al explicar las respuestas de los entrevistados según las oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas, se pudo interpretar que todas coinciden en percibir y reconocer exclusivamente al arbolado viario como el elemento natural que definitivamente sí influye en el deleite de las percepciones subjetivas significativas que se suceden en la vereda central de la alameda. Asimismo, las respuestas de las personas entrevistadas son variadas para expresar la sensorialidad que les transmite esta área verde central, como paz, relax, sensación de tranquilidad, renovación de energía, cosas simples de la vida, oportunidades para ser contemplativos y sensoriales, factor estético, belleza del lugar, agradable microespacio, espacio favorito, privilegio dentro de la ciudad, sensación de confort, arropado por los árboles, interacción con los árboles, oportunidad para el contacto con la naturaleza, sensación de ser parte del entorno, deleite del microclima, calidad de vida. Además, solamente el entrevistado RB5 menciona sobre el buen estado de mantenimiento de este espacio central, y nadie se manifiesta sobre la estética arquitectónica del entorno urbano.

4.2.2 Observación

En relación a las observaciones, estas se realizaron al finalizar las guías de entrevista y se llevaron a cabo a través de varias visitas al lugar de estudio, en diferentes días y a diferentes horas del día para procurar cubrir un amplio rango de vida urbana. Esta técnica se desarrolló en dos tiempos, primeramente, se procedió a la contemplación

sistemática y al reconocimiento real del contexto *in situ*, la cuadra 7 de la alameda José Pardo - Miraflores, registrando dicha información en la guía de observación y en cuadros confeccionados según la estructura teórica y científica desarrollada en el marco teórico. Seguidamente, se procedió al inventario del entorno urbano mediante el uso de recursos visuales y auditivos, registrando toda información gráfica en la bitácora de campo, y en un dispositivo electrónico para levantar y almacenar fotografías y audios. Asimismo, se coordinó con los respectivos informantes clave para que formen parte de esta etapa de la investigación y observar así su desenvolvimiento dentro del mencionado entorno urbano. Mediante el uso de esta técnica se consiguió complementar la información entonces recopilada para respaldar el trabajo de campo, esta referencia adicional luego se verificó con las declaraciones vertidas por los 6 entrevistados.

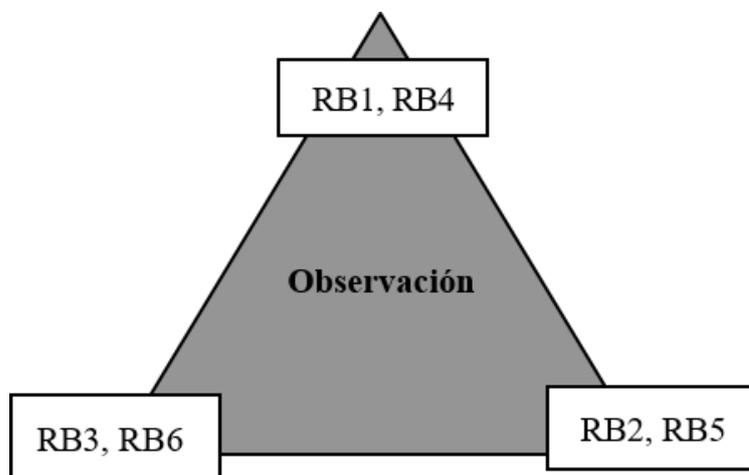


Figura 26: Triangulación de observaciones en la investigación.

Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.54.

Elaboración: Adaptación de Valdivia.

Ahora bien, se presentan los resultados por Categorías y Sub-Categorías, contrastados según la guía de observación y los cuadros-teóricos, la bitácora de campo y el registro fotográfico y de grabaciones como evidencia del estado actual de este espacio público al momento de las entrevistas semi-estructuradas. Cabe resaltar que una alameda está conformada por las veredas de los corredores laterales, la vereda del corredor central o el área verde central de la alameda, y las calzadas. En relación a los dos corredores laterales que se desarrollan a todo lo largo de esta cuadra 7 se especifica que, uno corresponde a las elevaciones que van desde Vivanda hasta el BBVA, y otro desde el Centro de Salud hasta el Centro Vecinal.

Observación de la Categoría C1 Protección: Las 3 siguientes tablas corresponden a las observaciones para la **Categoría C1 - Protección** en la investigación, detallando los resultados en función a las Sub-Categorías SC1C1 Tránsito y accidentes, SC2C1 Crimen y violencia, y SC3C1 Experiencias sensoriales desagradables. A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC1C1 Tránsito y accidentes:**

Tabla 28:

Resultado de las observaciones para SC1C1 Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones.

SC1C1 Tránsito y accidentes	Levantamiento fotográfico
<p>Presencia de elementos de señalización urbana de tránsito, como líneas de paso peatonales (marcas en el pavimento aunque falta repintado); letreros informativos (nombre de la vía, número de cuadra y sentido del tráfico en las intersecciones); y semáforos operativos en todas las esquinas de la cuadra 7 de la avenida José Prado, a saber, en los cruces con la avenida Comandante Espinar y calle Arica. Estos elementos ayudan a dar mayor visibilidad entre vías, controlar la velocidad de los vehículos motorizados (ómnibus, taxis y carros particulares), y fomentar el respeto al peatón y a cualquier alternativa de MUS (bicicletas y scooters). Además, circulación de diferentes rutas de transporte público (15-20 líneas) y paradero en el cruce con la avenida Comandante Espinar (Centro de Salud).</p>	
<p>Vereda del corredor central: Presencia de mobiliario urbano para la protección de peatones y/o ciclistas, como macetones de hormigón pulido (h=75cm) con especies arbustivas a la altura del cruce con la avenida Comandante Espinar (3 unidades) y calle Arica (2 unidades); cercos perimetral metálico (h=75cm); bolardos metálicos (h=75cm) como límite entre la calzada y los accesos al carril central; y arbolado viario con disposición bilateral intercalada, 11 unidades de Tipuana tipu (h=15m). Este mobiliario funciona como una barrera de protección vehicular para resguardo del usuario. Asimismo, presencia de personas de distintas edades y sexo, en solitario o grupo, de familias con niños pequeños (con cochecitos de bebés o montando bicicleta o paseando con la mascota).</p>	  

Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: Veredas estrechas que presentan quiebres en su trayectoria lineal para bordear muros medianeros de edificaciones, por lo que en algunos tramos muchos **peatones** prefieren caminar por la calzada pero **apurando el paso**.

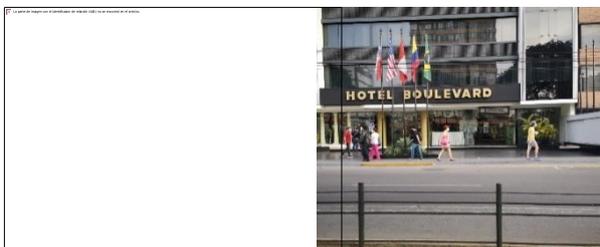


Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).
Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC2C1 Crimen y violencia:**

Tabla 29:

Resultado de las observaciones para SC2C1 Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos.

SC2C1 Crimen y violencia	Levantamiento fotográfico
<p>Presencia de serenos municipales 24/7 por turnos en los diferentes corredores de la cuadra 7 de la alameda, pero sobre todo en el área verde central; cámaras de seguridad en las intersecciones de la avenida José Pardo con la avenida Comandante Espinar y calle Arica; patrullero de la policía estacionado en la esquina del Centro de Salud “Miraflores” dando a la avenida Comandante Espinar; y alumbrado público.</p>	
<p>Vereda del corredor central: Presencia de farolas de 3 luces globos (5 unidades) con iluminación vistosa aunque algo tenue, de color amarilla en buen estado por cada módulo de bancas, y también de arbolado viario para flanquear dichos módulos.</p>	
<p>Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: Presencia de fachadas con bordes duros y opacos, donde prácticamente no existe conexión exterior-interior ni viceversa entre la calle y las plantas bajas de las diferentes edificaciones, a excepción de la esquina del Comercio vecinal (botica, librería, locutorio, financiera, casa de cambio y estudio de fotografía), donde sí se observan bordes blandos y transparencias. Presencia de actividades peatonales del tipo obligatorias, o sea, tareas cotidianas como compras de primera necesidad, pagos, trámites y servicios. Las mismas se desarrollan en las primeras plantas a nivel de la vereda más frecuentadas, ubicadas en cada una de las esquinas del lugar de estudio, a saber, Vivanda y BBVA que presentan banners en sus</p>	

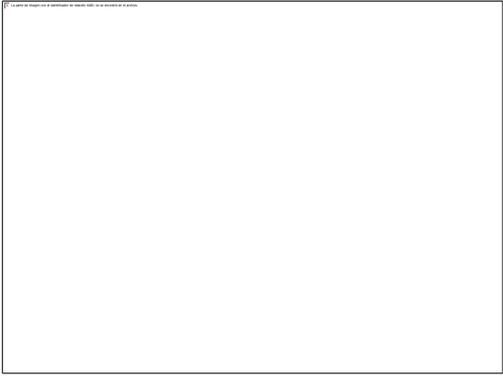
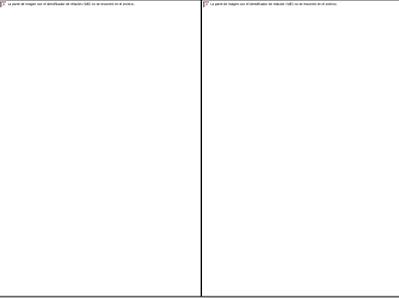
mamparas exteriores, y el Centro de Salud con un cerco frontal. Presencia de 8 unidades de **alumbrado público**, 6 postes y 2 reflectores, con iluminación de color blanca en buen estado y repartidos a lo largo de estos estrechos corredores, que ayudan a paliar la ausencia de una continuidad visual apenas se oscurece el día.

Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).
Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC3C1 Experiencias sensoriales desagradables**:

Tabla 30:

Resultado de las observaciones para SC3C1 Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación.

SC3C1 Experiencias sensoriales desagradables	Levantamiento fotográfico	
<p>Vereda del corredor central: La alameda José Pardo se extiende de este a oeste, apreciándose que la proyección de sombras en el área verde central es generada exclusivamente por las copas del arbolado viario, las mismas que sirven para proteger al usuario del sol y generar frescor a lo largo de este cañón urbano aunado a la presencia de la brisa marina diurna y brisa terrestre nocturna, sobre todo en días de mucho sol durante el verano. Además, el aire que se respira es agradable en temperatura y no se percibe smog en el ambiente, sin embargo, sí altos niveles de ruido (contaminación auditiva).</p>		
<p>Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: Los edificios (hasta 15 pisos) ubicados a lo largo de la cuadra 7 de la alameda José Pardo, según su orientación este-oeste, solamente generan sombras proyectadas sobre las manzanas a las que pertenecen. Además, los mismos prácticamente presentan una volumetría predominante plana, sin elementos en voladizo que proporcionen una generosa cubierta para los usuarios (caso Vivanda y BBVA).</p>		

Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).
Elaboración: Propia.

Observación de la Categoría C2 Confort: Las 6 siguientes tablas corresponden a las observaciones para la **Categoría C2 - Confort** en la investigación, detallando los resultados en función a las Sub-Categorías SC1C2 Oportunidades para caminar y andar

en bicicleta, SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer un rato, SC3C2 Oportunidades para sentarse, SC4C2 Oportunidades para mirar y observar, SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar, y SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio. A continuación se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC1C2 Oportunidades para caminar y andar en bicicleta:**

Tabla 31:

Resultado de las observaciones para SC1C2 Oportunidades de caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso.

SC1C2 Caminar y andar en bicicleta	Levantamiento fotográfico
------------------------------------	---------------------------

Vereda del corredor central: Accesibilidad universal para todo tipo de usuario, los 4 accesos al área verde central están al **mismo nivel de la calzada** (2 por cada intersección) y **sin obstáculos**; piso de adoquín rectangular dispuesto en trama rectangular a dos colores, paños rosados con bordes grises, sin embargo, su intenso uso demanda un mejor mantenimiento de su superficie. Este lugar funciona para desplazarse como **peatón o deportista**, pero también como **ciclovía** aunque no señalizada, sobre todo para bicicletas y scooters, e incluso para carritos heladeros y panaderos. Sobre el tránsito de los ciclistas, estos circulan por la cuadra 7 de la alameda José Pardo al recorrer la ruta Parque Grau - Óvalo de Miraflores - Avenida Arequipa (y viceversa) o procedentes de la avenida Comandante Espinar. Asimismo, la presencia del **arbolado viario** genera el efecto sol y sombra como también frescor **para hacer más agradable sus condiciones de uso.**

Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: Presencia de **rampas en todas las esquinas** de las intersecciones de sus veredas laterales con la calzada y también a lo largo del recorrido de sus aceras para salvar desniveles existentes; dichos corredores carecen de una continuidad visual, existiendo tramos en los que los peatones prefieren caminar por la calzada pero apurando el paso; veredas estrechas de diferentes materialidades (pavimentos con tendencia a generar calor) y superficies irregulares, entre porcelanato tipo piedra color gris oscuro (Vivanda), adoquín rectangular gris pintado de negro (Hotel & Casino Boulevard) y cemento frotachado o semi-pulido (BBVA, Centro de Salud y Comercio Vecinal); fachadas con bordes duros y opacos; y ausencia de sombra como resguardo de las inclemencias

atmosféricas. Las oportunidades para desplazarse como peatón solamente se relacionan con **actividades obligatorias**.

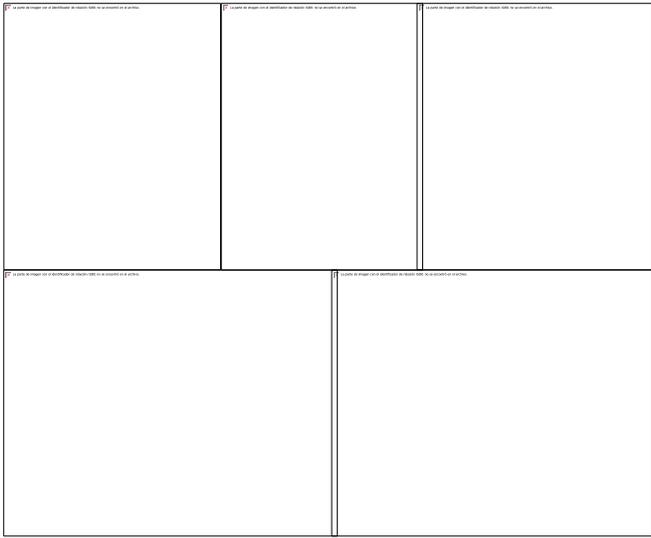
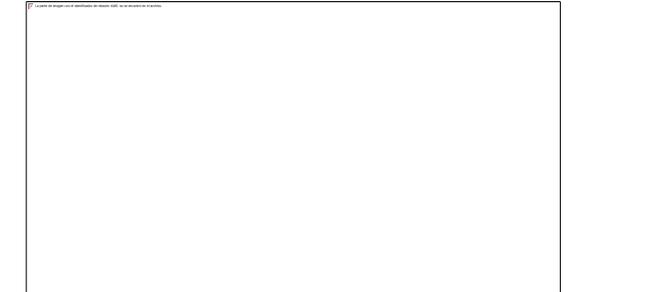
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer un rato:**

Tabla 32:

Resultado de las observaciones para SC2C2 Oportunidades de pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables.

SC2C2 Pararse y permanecer	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: Se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, con las actividades opcionales o recreativas que se desarrollan en este carril y considerando también las que surgen después de realizar alguna actividad necesaria o funcional en los corredores laterales de la cuadra 7. De la observación: padres de familia que sobreparan para seguir el ritmo de los hijos más pequeños o peatones paseando con sus mascotas que sobreparan (y permanecen un rato) mientras estas hacen sus necesidades en los jardines aledaños; usuarios que luego de sus compras de abastecimiento para el hogar sobreparan su andar utilizando las bancas existentes como apoyaturas o tras finalizar las diligencias de primeras horas de la mañana recalan en este carril y permanecen un rato contemplando el paisaje urbano y disfrutando de los beneficios que da el arbolado viario.</p>	
<p>Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: Presencia de bordes duros a lo largo de las fachadas de la cuadra 7, y peatones que bajo ninguna circunstancia se detienen en el camino y por el contrario apuran su paso.</p>	

Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC3C2 Oportunidades para sentarse:**

Tabla 33:

Resultado de las observaciones para SC3C2 Oportunidades de sentarse: Mobiliario urbano.

SC3C2 Sentarse	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, disponiendo para el efecto de mobiliario urbano en buen estado: 5 módulos de bancas y 2 basureros a todo lo largo de dicho corredor, además, 11 árboles bien conservados de Tipuana tipu con disposición bilateral intercalada. Cada módulo conformado por 2 bancas, una farola (h=3m) de 3 luces globos con iluminación de color amarilla y flanqueado por arbolado viario para proporcionar sombra y frescor al usuario, buscando así el diseño diferenciar espacios de permanencia para establecer funciones de esparcimiento pasivo y ordenar circulación peatonal. De las zonas para sentarse, se observa que el tipo de usuario varía según las diferentes dinámicas que se dan a lo largo del día en el lugar de estudio: personas que aprovechan las ventajas que brindan dichos módulos mientras esperan antes de ingresar al Centro de Salud o aguardan a alguien que termine con alguna diligencia o luego de una diligencia o para consumir un almuerzo al paso (acabado de comprar) o cuando peatón y mascota recalán para descansar un rato o haciendo tiempo para recoger el auto del taller mecánico. Asimismo, la disposición del arbolado predispone la preferencia de uso de las bancas, sobre todo en días de mucho sol, donde las primeras en ser ocupadas suelen ser las que reciben mayor cantidad de sombra proyectada, y por momentos se observan todas llenas.</p>	

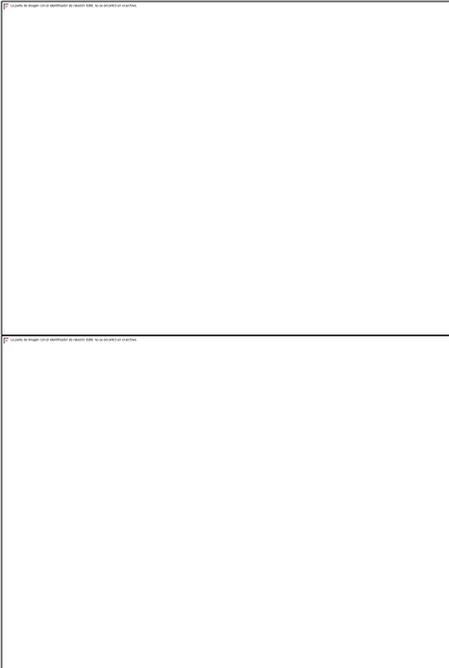
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC4C2 Oportunidades para mirar y observar:**

Tabla 34:

Resultado de las observaciones para SC4C2 Oportunidades de mirar y observar.

SC4C2 Mirar y observar	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda. Básicamente desde los módulos para sentarse, el usuario tiene la oportunidad de contemplar la vida urbana que sucede en este carril mientras disfruta de los beneficios que da el arbolado viario, o de apreciar (frente a cada módulo y a una distancia razonable) las vistas que ofrecen las platabandas de vegetación arbustiva con flores, y que atraen el revolotear de mariposas y a veces también de pajaritos. Sobre el paisaje urbano de los corredores laterales, sus vistas poco interesantes por la presencia de fachadas con bordes duros y opacos junto a un perfil urbano bastante heterogéneo e irregular (alturas que oscilan entre 1-15 pisos), prácticamente pasa desapercibido para el peatón ubicado en este corredor, sumado al hecho que el tráfico rodado funciona como una pantalla o barrera visual. Asimismo, presencia de 2 tótems (h=1.50-2m) en los jardines aledaños pero que no representan obstáculo a las visuales urbanas del peatón, y de iluminación artificial para cuando oscurece.</p>	

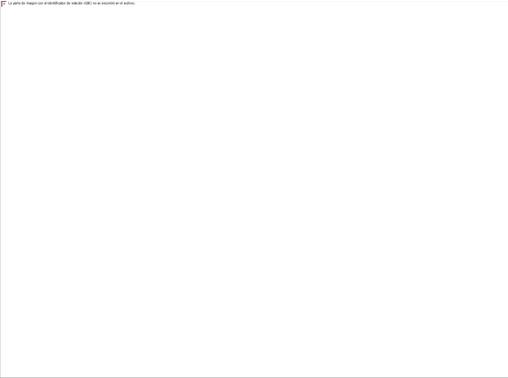
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar:**

Tabla 35:

Resultado de las observaciones para SC5C2 Oportunidades de hablar y escuchar: Conversar y expresarse.

SC5C2 Hablar y escuchar	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, básicamente desde los módulos para sentarse. Sin embargo, la percepción de altos niveles de ruido (contaminación sonora) no favorece la dinámica del encuentro peatonal para socializar, siendo esta prácticamente nula, pero sí se aprecia el uso de estos módulos en solitario para entablar una comunicación indirecta a través de las NTICs, sobre todo de celulares, mientras el usuario disfruta de los beneficios que da el arbolado viario.</p>	

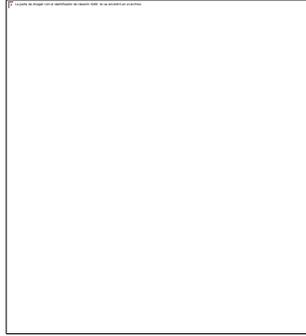
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la Sub-Categoría **SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio:**

Tabla 36:

Resultado de las observaciones para SC6C2 Oportunidades de jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento.

SC6C2 Jugar y hacer ejercicio	Levantamiento fotográfico	
<p>Vereda del corredor central: Si bien las posibilidades para la actividad física se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, mayormente se observa la presencia de personas que trotan en solitario o ciclistas en grupos familiares o de amigos, pues no existen espacios de permanencia acondicionados como para el juego. El uso de este carril funciona como lugar de tránsito también para estos aficionados al deporte, presentando dicho corredor una intensa dinámica tanto diurna como nocturna mientras los usuarios disfrutan de los beneficios que da el arbolado viario.</p>		

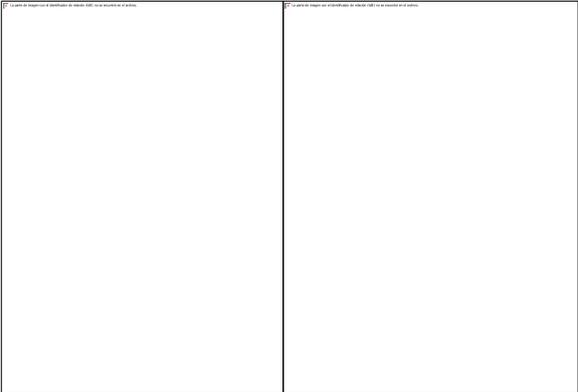
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

Observación de la Categoría C3 Deleite: Las 3 siguientes tablas corresponden a las observaciones para la **Categoría C3 - Deleite** en la investigación, detallando los resultados en función a las Sub-Categorías SC1C3 Percepción de la escala humana, SC2C3 Oportunidades para disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza, y SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas. A continuación se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC1C3 Percepción de la escala humana:**

Tabla 37:

Resultado de las observaciones para SC1C3 Percepción de la escala humana.

SC1C3 Escala humana	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: La presencia del arbolado viario, compuesto por 11 unidades de Tipuana tipu, junto con las 5 farolas para la iluminación artificial proyectan un techado virtual que refuerza la escala humana de este espacio público.</p>	
<p>Veredas de los corredores laterales, Elevaciones Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal: La presencia de un perfil urbano bastante heterogéneo e irregular, edificios entre 7-15 pisos con predios colindantes de 1-5 pisos, con fachadas de bordes duros y opacos generan una percepción espacial en el peatón de falta de escala humana.</p>	

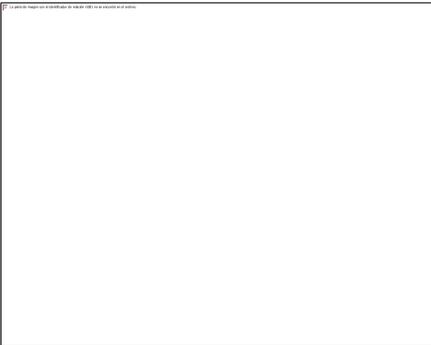
Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC2C3 Oportunidades para disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza:**

Tabla 38:

Resultado de las observaciones para SC2C3 Oportunidades de disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza.

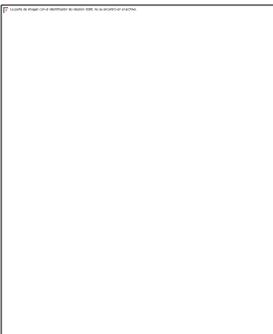
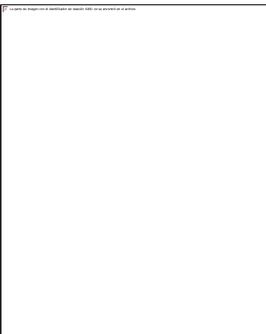
SC2C3 Clima y naturaleza	Levantamiento fotográfico
<p>Vereda del corredor central: Se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, disponiendo para el efecto de arbolado viario y mobiliario urbano, con un diseño asociado al clima según una orientación este-oeste para aprovechar el sol y la sombra, el calor y el fresco, y la brisa que brinda la naturaleza.</p>	

Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).
Elaboración: Propia.

A continuación, se muestra la tabla para la **Sub-Categoría SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas:**

Tabla 39:

Resultado de las observaciones para SC3C3 Oportunidades de mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas.

SC3C3 Experiencias sensoriales positivas	Levantamiento fotográfico	
<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, lugar donde se hace contacto directo con la naturaleza a través de árboles, platabandas de vegetación arbustiva con flores, y presencia de mariposas y pajaritos. Asimismo, este carril ofrece las visuales más atractivas de este espacio público, las mismas que son generadas básicamente por su arbolado viario.</p>		

Fuente: Cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).
Elaboración: Propia.

4.2.3 Análisis documental

En relación al análisis documental, se basó en la revisión y el análisis del Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), donde se tomaron en cuenta los datos relevantes que sirvieron para reforzar la temática de estudio como también todo lo pertinente a las 3 Categorías que fueron planteadas en la investigación.

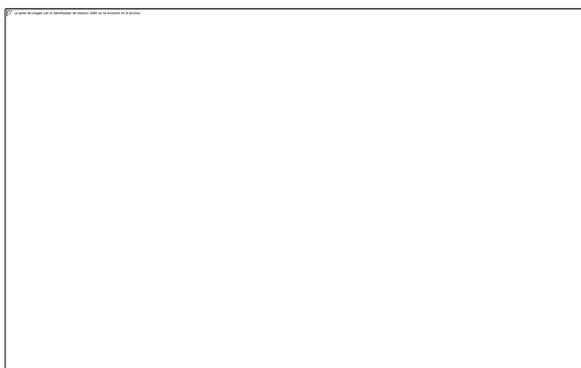


Figura 27: Triangulación de análisis documental en la investigación.

Fuente: Violencia familiar: Estudio de casos en los usuarios del Ministerio Público de Huaral, 2016, p.54.
Elaboración: Adaptación de Valdivia.

El registro de evidencias documentarias, que se plasmó en una ficha de análisis documental, se indica en las siguientes tablas. A continuación, se visualiza la tabla para la Categoría C1 - Protección con sus correspondientes Sub-Categorías en la investigación:

Tabla 40:

Resultado del análisis documental según la Categoría C1 - Protección en la investigación.

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>Ordenanza de Actualización del Sistema Vial Metropolitano - 1999: Se aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano. Las vías se clasifican en las siguientes categorías: Expresa, Nacional / Regional, Subregional, Arterial, Colectora y Local.</p> <p>Decreto de Alcaldía N° 017-2009-MML: Se aprueba los criterios mínimos para la implementación de equipos y sistemas de semaforización en Lima Metropolitana.</p> <p>Resolución Gerencial N° 210-2009-GTU/MML: Anexos para los criterios mínimos para la implementación de equipos y sistemas de semaforización en Lima Metropolitana, que regula las características técnicas de los equipos de semaforización a implementarse.</p> <p>Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016).- Movilidad Urbana: Compuesto en su mayoría por vías locales, también incluye 2 vías expresas, y vías arteriales y colectoras. Colectora: Av. José Pardo, tramo: Av. Arequipa - Av. Santa Cruz.</p> <p>Rutas de los Corredores de Integración: Conformadas por 4 troncales: Universitaria, El Ejército, Benavides y Angamos. Corredor Benavides: desde la Av. Pardo - Av. Larco - Av. Benavides hasta la Panamericana Sur. Longitud: 9 km.</p> <p>Transporte Urbano de Pasajeros: Un máximo de 20 rutas de transporte pasan por las avenidas Tomás Marsano, Alfredo Benavides y José Pardo.</p>	<p>C1 Protección:</p> <p>SC1C1 Protección del tránsito y accidentes: sensación de seguridad física a los peatones.</p> <p>SC2C1 Protección del crimen y violencia: sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos.</p> <p>SC3C1 Protección de experiencias sensoriales desagradables: sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación.</p>	<p>Movilidad Urbana, Estado de Conservación del Pavimento: Vía Colectora: Av. José Pardo; Tipo de Pavimento: asfalto; Estado de Conservación del Pavimento: bueno.</p> <p>Calificación en función a la inspección en campo, Vía Colectora: Av. José Pardo; Estado de Conservación de la Señalización: bueno.</p> <p>Elementos de Señalización de Tránsito, Red Semafórica: Intersecciones semaforizadas y administradas por la Municipalidad Distrital de Miraflores: Av. José Pardo - Ca. Bolognesi (Jr. Arica) y Av. Comandante Espinar - Av. José Pardo.</p> <p>Elementos de Señalización de Tránsito, Equipos: Prevalece la postería estructural cuadrada y los semáforos negros de policarbonato. Pero también cruces con postería circular, Av. José Pardo / Av. Comandante Espinar.</p> <p>Seguridad Ciudadana, Incremento del Personal de Serenazgo: Política de gestión desde el 2011. Actualmente se cuenta con 800 serenos distribuidos en todas las zonas del distrito y en tres turnos (mañana, tarde y noche).</p> <p>Seguridad Ciudadana, Incremento del Equipamiento de Seguridad: Política de gestión desde el 2011. En el 2014 se instalaron 64 dispositivos de video vigilancia, actualmente se han implementado 202 cámaras estratégicamente ubicadas en todo el distrito y además se han adquirido 30 minicámaras para los cascos del personal de Serenazgo que custodia a pie. Adicionalmente se han incorporado 400 radios Tetra, para mejorar la comunicación entre el personal de Serenazgo, la Policía Nacional del Perú, los Bomberos y Defensa Civil.</p>

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>Ordenanza N° 341-2001-MML: La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene a su cargo la ejecución, mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano del Sistema Vial Metropolitano. Estas labores serán efectuadas en coordinación con las Municipalidades Distritales.</p> <p>Gestión de Tránsito: La semaforización de las Vías Locales estará a cargo de las Municipalidades Distritales, las que deberán coordinar con la Dirección Municipal de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.</p> <p>Elementos de Señalización de Tránsito, Red Semafórica: Se cuenta actualmente con 85 intersecciones semaforizadas, 62 bajo la administración de la Municipalidad de Miraflores y 23 por la Municipalidad Metropolitana de Lima.</p>		<p>Seguridad Ciudadana, Incremento de la Flota Vehicular: Con el fin de aumentar el resguardo y mantener la convivencia pacífica del distrito, desde el año 2011 se ha incrementado la cantidad de unidades: 42 a 171 vehículos. Actualmente también se cuenta con 10 segways operativos y 30 bicicletas que han sido integradas al patrullaje diario del Serenazgo.</p> <p>Seguridad Ciudadana, Implementación de Mensajería Instantánea: La cuenta de Twitter: @miraflores24h es una aliada de la seguridad ciudadana del distrito, la conexión de esta red social es directa con la Central Alerta Miraflores. Actualmente también se administra otra cuenta de comunicación social: WhatsApp.</p>

Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016.

Elaboración: Adaptación propia.

A continuación, se visualiza la tabla para la Categoría C2 - Confort con sus correspondientes Sub-Categorías en la investigación:

Tabla 41:

Resultado del análisis documental según la Categoría C2 - Confort en la investigación.

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>Decreto Supremo N° 085 PCM-2003: Regulación nacional del ruido.</p> <p>Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016).-</p> <p>Clima: La temperatura media anual es de 18°C. La temperatura máxima en los meses de verano (enero-marzo) puede llegar a los 30°C y la mínima a los 12°C en invierno.</p> <p>Calidad Ambiental del Espacio Urbano: El espacio público cumple tres funciones: servir como lugar de reunión y encuentro de personas, lugar de mercado donde se intercambian productos y servicios, y lugar de conexión con los diferentes espacios de la ciudad.</p> <p>Calidad Ambiental de las Áreas Verdes: Su presencia genera beneficios para el habitante urbano al reducir impactos de la contaminación, mitigar efectos adversos ante una situación del cambio climático y proveer oportunidades de recreación, educación, y bienestar físico y emocional.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: Es importante evaluar la disponibilidad de los espacios públicos para una valoración integral de las oportunidades de acceso como servicio ambiental integral: reducción de la contaminación ambiental (acústica y visual), y como aporte de bienestar físico y psicológico al ciudadano.</p>	<p>C2 Confort:</p> <p>SC1C2 Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: condiciones de uso</p> <p>SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer: condiciones agradables</p> <p>SC3C2 Oportunidades para sentarse: mobiliario urbano</p> <p>SC4C2 Oportunidades para mirar y observar</p> <p>SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar: condiciones de socialización</p> <p>SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: condiciones de esparcimiento</p>	<p>Clima: Las estaciones están en función de una alta humedad atmosférica. Los inviernos son largos, fríos y húmedos, el distrito es cubierto por una manta de neblina, repercutiendo en la visibilidad del litoral y en la baja temperatura. Los veranos son cortos y frescos.</p> <p>Calidad Ambiental del Espacio Urbano: El viento genera ruido blanco y los árboles actúan como barrera de ruido reduciendo su percepción. La brisa del mar actúa como un agente dispersor de agentes contaminantes en el aire.</p> <p>Calidad Ambiental de las Áreas Verdes: La arborización de calles y demás espacios públicos ayudan a limpiar la atmósfera y actúan como barreras frente al sonido. El aprovechamiento selectivo de calles para generar parques lineales articuladores de áreas verdes existentes para construir la red verde del distrito de Miraflores.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: 13.6 m² por habitante residente, indicador general óptimo si se evalúa en función del servicio ambiental como instrumento para contrarrestar la contaminación ambiental, acústica y visual del distrito. Además, contribuye a consolidar un paisaje urbano de calidad.</p> <p>Áreas Verdes Lineales: Variada extensión de áreas verdes que se expresan en diferentes formas, compactas como parques y jardines, o en una cobertura lineal o puntual como la que ocurre en ejes viales o encrucijadas de vías. La carencia de espacio público, especialmente de áreas verdes en los sectores B, requiere de normas innovadoras para su creación en zonas consolidadas.</p>

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>Áreas Verdes Lineales: Áreas ajardinadas con árboles que se localizan en las bermas centrales. Realizan una importante función ambiental al capturar CO2 emitido por los vehículos, proporcionar sombra a los transeúntes, retener partículas en suspensión y mejorar la calidad visual del paisaje urbano.</p> <p>Transporte No-Motorizado - Ciclovías: Lima Metropolitana tiene construido un total de 135 km y Miraflores posee 12.7 km (casi 10%). La red de ciclovías del distrito cuenta con 5 ejes o Rutas de Ciclovías.</p> <p>Ordenanza N° 364-2011-MM: La municipalidad distrital de Miraflores aprueba el régimen de prevención y control de la contaminación sonora y de vibraciones en el distrito.</p> <p>Contaminación Sonora: El ruido se mide desde 2 niveles: objetivo (cuantificable) y subjetivo (cualificable y perceptible) donde el ruido tiene un componente psicológico y también socio-cultural. Según el nivel subjetivo se puede considerar que Miraflores es una ciudad ruidosa, pero también una tolerante al ruido, expresándose en actos cotidianos que no necesariamente se sancionan: ruido de claxon, música elevada en espacios públicos y privados. Los principales factores que inciden en la generación de ruido son los usos del suelo urbano, el transporte y las autoridades permisivas, sumado al desorden generado por el ingreso masivo de empresas de transporte con sus paraderos caóticos e informales que han ido degradando la calidad de avenidas estratégicas como Ricardo Palma, Pardo, Larco, El Ejército, Diagonal, Comandante Espinar, Benavides y Angamos.</p> <p>Contaminación del Aire: Los espacios identificados como más sensibles serían los prioritarios donde ubicar las acciones más agresivas de reforestación y</p>		<p>Ruta de Ciclovía N°04 - Av. José Pardo: Longitud: 1.5 km (1586.05 m); Tipología: ciclovía reservada, compartida con peatones; Uso Predominante: transporte dentro del distrito; Módulos de Aparcamiento: no cuenta.</p> <p>Contaminación Sonora: Principales causas de percepción subjetiva del ruido: tránsito vehicular, comportamiento de vecinos, construcciones y locales. Esta percepción tiene escasas variaciones entre el horario nocturno y diurno. El día que se percibe como más ruidoso es el viernes, aunque la sensación de molestia por ruidos se mantiene bastante similar todos los días de la semana. Las zonas más susceptibles de registrar mayores niveles de contaminación acústica son las intersecciones de vías metropolitanas y colectoras que atraviesan el distrito: la avenida José Pardo con Comandante Espinar.</p> <p>Contaminación del Aire: El estado de la calidad del aire, según los niveles de emisión de partículas contaminantes en el distrito de Miraflores, arroja siempre una calificación de “bueno” (monitoreo permanente desde Lima Centro). Sin embargo, el parque automotor es el principal agente generador de contaminación del aire, las zonas más susceptibles de presentar valores de contaminación serían los nodos y ejes de conexión interdistrital, se observa intersecciones de avenidas como José Pardo con Comandante Espinar.</p> <p>Contaminación Visual: Se ha identificado al cableado de luz y telefonía aéreo en la trama urbana, disponiendo su soterramiento para los nuevos proyectos. También, a los carteles de publicidad exterior de calles comerciales, como en la avenida José Pardo.</p>

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>generación de pantallas vegetales protectoras, y de control del tránsito como principal agente emisor de contaminantes.</p> <p>Ordenanza N° 295-2008-MM: Establece una regulación detallada de disposiciones técnicas en cuanto a tamaño y tipo de publicidad para los elementos exteriores de comercios, entidades financieras, restaurantes, y así como de su real cumplimiento.</p> <p>Contaminación Visual: Otro factor de alteración de las condiciones ambientales del distrito, genera afectaciones al paisaje urbano provocando saturación visual y degradación de la imagen urbana.</p>		

Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016.

Elaboración: Adaptación propia.

A continuación, se visualiza la tabla para la Categoría C3 - Deleite con sus correspondientes Sub-Categorías en la investigación:

Tabla 42:

Resultado del análisis documentario según la Categoría C3 - Deleite en la investigación.

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado
<p>Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016).- Ordenanza N° 387-2012.MM10: Promover la protección y conservación de las edificaciones con valor para mantener la memoria e identidad de la ciudad y regular las Microzonas de Valor Urbanístico y Ejes de Aprovechamiento del Potencial de Desarrollo Urbano en el Distrito de Miraflores.</p> <p>Patrimonio Cultural - Inmuebles de Valor Local: Miraflores cuenta con casonas antiguas que por su valor son considerados Patrimonio cultural del país, aún se conservan casonas con arquitectura de estilo alemán y con madera como material de construcción.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: Es importante evaluar la disponibilidad de los espacios públicos para una valoración integral de las oportunidades de acceso como servicio ambiental integral: reducción de la contaminación ambiental (acústica y visual), y como aporte de bienestar físico y psicológico al ciudadano.</p> <p>Percepción sobre Satisfacción con la Imagen de su Ciudad: Los cambios en la parte superior del acantilado, al crearse un área verde continua desde el límite de Miraflores (Quebrada de Armendáriz) hasta el distrito de San Isidro, se transforma en un área verde metropolitana con el consecuente impacto en la jurisdicción política distrital.</p>	<p>C3 Deleite:</p> <p>SC1C3 Percepción de la escala humana</p> <p>SC2C3 Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza</p> <p>SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas</p>	<p>Patrimonio Cultural - Inmuebles de Valor Local: Los vecinos del distrito han expresado su preocupación por la desaparición de bellas casonas del Miraflores tradicional que luego se han convertido en centros comerciales que han modificado, radicalmente, el paisaje urbano.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: Para la recreación pública y la oportunidad de disfrute de espacios públicos sólo se dispone de 6.6 m2 por habitante residente. La OMS da un óptimo entre 8-11 m2 de área verde por habitante. Estos indicadores quedan sensiblemente reducidos cuando se toma en consideración la población real, residente y flotante, de los espacios públicos: 4.5 m2 por habitante para el conjunto de áreas verdes públicas.</p> <p>Percepción sobre Satisfacción con la Imagen de su Ciudad: El distrito de Miraflores cuenta con gran cantidad de áreas verdes (13.6 m2 por habitante residente) que sobrepasan el límite exigido por la OMS, tras la intervención en las Quebradas de Armendáriz y Bajada Balta, la creación del Parque Grau al final de la Av. Pardo, la transformación del Parque Central de Miraflores, el Parque del Amor y de decenas de plazas y plazuelas. Sin embargo, esta cifra se reduce peligrosamente cuando se considera a la población flotante, y los problemas y potenciales conflictos derivados del carácter de segundo centro de la capital asumida.</p>

Fuente: Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026, 2016.

Elaboración: Adaptación propia.

4.3 Triangulación de técnicas: Teorización de unidades temáticas

En esta fase de la investigación, se procedió con la triangulación de las técnicas de entrevista, observación y análisis documental con sus respectivos instrumentos de recolección de datos, a fin de dar respuesta a los objetivos específicos.

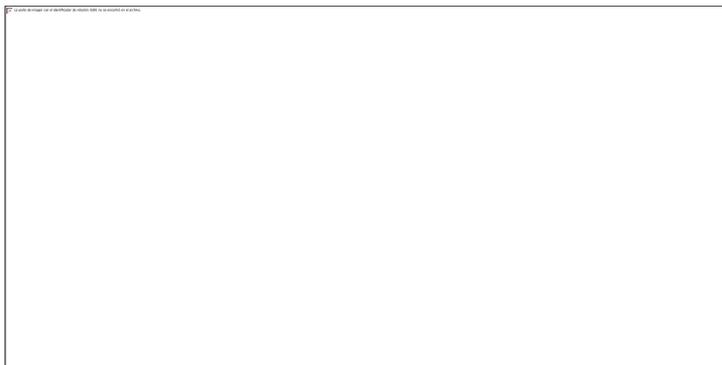


Figura 28: Triangulación de técnicas en la investigación.

Fuente: Fuente: Guía rápida para elaboración de tesis cualitativas, 2019, p.119.

Elaboración: Adaptación de Guillén, Gondo, Cerna & Martínez.

Por tal motivo, primeramente, se llevó a cabo una depuración de información y como consecuencia una reducción de la misma, bajo este análisis se agruparon coincidencias y/o hechos relevantes según la variable **“arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público”**, para establecer semejanzas o diferencias en la correspondiente contrastación de técnicas. En concordancia, se trabajó con respuestas que reafirmaban conceptos entre los entrevistados para el resultado de la entrevista, con la descripción objetiva del investigador sobre su observación focalizada en la **vereda del corredor central de la alameda José Pardo** y con referencias pertinentes extraídas del **Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026** (2016) como documento de evidencias. El producto recabado se interpretó en función de las manifestaciones narrativas de los entrevistados, las cualidades observadas en el lugar de estudio y el respectivo análisis documental. Cabe destacar que de las 12 Sub-Categorías desarrolladas según los criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal (Gehl, 2014), la más descrita correspondió a la **Sub-Categoría SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar** perteneciente a la Categoría C2 - Confort, y la menos a la **Sub-Categoría SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza** a la Categoría C3 - Disfrute.

4.3.1 Categoría C1 - Protección

A continuación, la tabla que se desarrolla para la descripción de la Categoría C1 - Protección, donde se muestran los resultados consolidados del conjunto de datos recopilados (Entrevista, Observación y Análisis documentario), previamente codificados y procesados en el programa MAXQDA 2020, obteniéndose el siguiente contenido en la investigación:

Tabla 43:
Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C1 - Protección en la investigación.

C1 - Protección	Resultado
ENTREVISTA.- SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones	<p>Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar creo que sí es más seguro que en las veredas laterales.</p>
	<p>Cuando está congestionada de carros, peatones y deportistas me siento un poco insegura porque es una vía utilizada para diferentes fines, entonces las personas van a distintos ritmos, en desorden, y al no haber una vía para bicicletas hay que ir con más cuidado.</p>
	<p>La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular. Pero esta sensación no es absoluta, porque a veces hay tanta bicicleta, que también invaden la zona peatonal y se siente algo de inseguridad.</p>
	<p>La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad.</p>
	<p>Seguro, el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene. Por los costados no transito porque hay buses muy grandes y siempre están en competencia de velocidad con otros. Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros, aunque es complicado avanzar sin toparse con nadie a ciertas horas pero es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes.</p>
	<p>Hay que estar atenta siempre por el aumento de bicicletas, scooters, peatones.</p>
OBSERVACIÓN.- SC1C1 - Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones	<p>Presencia de elementos de señalización urbana de tránsito, como líneas de paso peatonales (marcas en el pavimento aunque falta repintado); letreros informativos (nombre de la vía, número de cuadra y sentido del tráfico en las intersecciones); y semáforos operativos en todas las esquinas de la cuadra 7 de la avenida José Prado, a saber, en los cruces con la avenida Comandante Espinar y calle Arica. Estos elementos ayudan a dar mayor visibilidad entre vías, controlar la velocidad de los vehículos motorizados (ómnibus, taxis y carros particulares), y fomentar el respeto al peatón y a cualquier alternativa de MUS (bicicletas y scooters). Además, circulación de diferentes rutas de</p>

	<p>transporte público (15-20 líneas) y paradero en el cruce con la avenida Comandante Espinar (Centro de Salud).</p> <p>Vereda del corredor central: Presencia de mobiliario urbano para la protección de peatones y/o ciclistas, como macetones de hormigón pulido (h=75cm) con especies arbustivas a la altura del cruce con la avenida Comandante Espinar (3 unidades) y calle Arica (2 unidades); cercos perimetrales metálicos (h=75cm); bolardos metálicos (h=75cm) como límite entre la calzada y los accesos al carril central; y arbolado viario con disposición bilateral intercalada, 11 unidades de Tipuana tipu (h=15m). Este mobiliario funciona como una barrera de protección vehicular para resguardo del usuario. Asimismo, presencia de personas de distintas edades y sexo, en solitario o grupo, de familias con niños pequeños (con cochecitos de bebés o montando bicicleta o paseando con la mascota).</p>
<p>ENTREVISTA.- SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos</p>	<p>En la parte central se tiene y se siente más seguridad. Creo que todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda para caminar más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa.</p> <p>Considero que es un espacio seguro en general, aunque por la cantidad de gente que hay a ciertas horas igual es importante estar atenta. Últimamente, debido a la pandemia, se ha convertido en un espacio concurrido para la mendicidad, lo cual ha cambiado un poco esta sensación. Pero la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor. También está bien iluminado, tanto el corredor central como los laterales.</p> <p>Es buena, desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones.</p> <p>Me siento seguro de saber que puedo ver a través de este arbolado, siento que veré venir el peligro por si alguien quisiera aproximarse a hacerme daño o robarme.</p> <p>Seguro, no se siente inseguro y casi siempre hay personal de Serenazgo. Pero de día lo siento más seguro porque el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección. De noche no lo siento tan seguro porque siento que hay poca iluminación o será por el color de la luz amarilla o porque está tapada por los árboles o por la sombra de los árboles.</p> <p>Cada vez hay más personas en la calle, muchos se quedan todo el día y algunos roban al paso.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC2C1 - Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos</p>	<p>Presencia de serenos municipales 24/7 por turnos en los diferentes corredores de la cuadra 7 de la alameda, pero sobre todo en el área verde central; cámaras de seguridad en las intersecciones de la avenida José Pardo con la avenida Comandante Espinar y calle Arica; patrullero de la policía estacionado en la esquina del Centro de Salud “Miraflores” dando a la avenida Comandante Espinar; y alumbrado público. Vereda del corredor central: Presencia de farolas de 3 luces globos (5 unidades) con iluminación vistosa aunque algo tenue, de color amarilla en buen estado por cada módulo de bancas, y también de arbolado viario para flanquear dichos módulos.</p>

<p>ENTREVISTA.- SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación</p>	<p>Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos que estando en las veredas laterales, allí prácticamente los cláxones de los carros están casi a un metro de distancia de uno. En cambio en la parte central los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto. Por las noche por ejemplo, el destello de los autos en las veredas laterales es fuertísimo, casi ciega, no ocurriendo lo mismo en la parte central gracias al arbolado. La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín que botan los autos y más los de servicio público.</p> <p>En general me parece un espacio agradable sobre todo por los árboles, pero puede ser bastante ventoso en invierno. En horas de tráfico, especialmente, se siente bastante la contaminación de los buses y autos. Por ser una cuadra dedicada al comercio, con diferentes negocios, hay más movimiento y ruido que en otras cuadras de la misma avenida.</p> <p>Si bien los árboles protegen del sol fuerte, lamentablemente el ruido no disminuye y es perturbador, no se puede mantener una conversación.</p> <p>Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central, por el arbolado existe una eficiente corriente de aire que refresca este corredor, pero no es lo mismo en las veredas laterales. Existe mucho ruido de parte de los vehículos, pero creo que podría ser mejor.</p> <p>Los climas extremos siento que no son un problema porque hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten, es incómodo, pero felizmente que en la vereda central se percibe diferente con los árboles.</p> <p>Nuestro clima no es extremo, lo que sí incomoda es la contaminación sonora y del aire.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC3C1 - Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación</p>	<p>Vereda del corredor central: La alameda José Pardo se extiende de este a oeste, apreciándose que la proyección de sombras en el área verde central es generada exclusivamente por las copas del arbolado viario, las mismas que sirven para proteger al usuario del sol y generar frescor a lo largo de este cañón urbano aunado a la presencia de la brisa marina diurna y brisa terrestre nocturna, sobre todo en días de mucho sol durante el verano. Además, el aire que se respira es agradable en temperatura y no se percibe smog en el ambiente, sin embargo, sí altos niveles de ruido (contaminación auditiva).</p>
<p>C1 - Protección. ANÁLISIS DOCUMENTARIO.- SC1C1 - Tránsito y accidentes, SC2C1 - Crimen y violencia, SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables. Resultado</p>	
<p>Movilidad Urbana, Estado de Conservación del Pavimento: Vía Colectora: Av. José Pardo; Tipo de Pavimento: asfalto; Estado de Conservación del Pavimento: bueno.</p> <p>Calificación en función a la inspección en campo, Vía Colectora: Av. José Pardo; Estado de Conservación de la Señalización: bueno.</p> <p>Elementos de Señalización de Tránsito, Red Semafórica: Intersecciones semaforizadas y administradas por la Municipalidad Distrital de Miraflores: Av. José Pardo - Ca. Bolognesi (Jr. Arica) y Av. Comandante Espinar - Av. José Pardo.</p> <p>Elementos de Señalización de Tránsito, Equipos: Prevalece la postería estructural cuadrada y los semáforos negros de policarbonato. Pero también cruces con postería circular, Av. José Pardo / Av. Comandante Espinar.</p> <p>Seguridad Ciudadana, Incremento del Personal de Serenazgo: Política de gestión desde el 2011. Actualmente se cuenta con 800 serenos distribuidos en todas las zonas del distrito y en tres turnos (mañana, tarde y noche).</p>	

Seguridad Ciudadana, Incremento del Equipamiento de Seguridad: Política de gestión desde el 2011. En el 2014 se instalaron 64 dispositivos de video vigilancia, actualmente se han implementado 202 cámaras estratégicamente ubicadas en todo el distrito y además se han adquirido 30 minicámaras para los cascos del personal de Serenazgo que custodia a pie. Adicionalmente se han incorporado 400 radios Tetra, para mejorar la comunicación entre el personal de Serenazgo, la Policía Nacional del Perú, los Bomberos y Defensa Civil.

Seguridad Ciudadana, Incremento de la Flota Vehicular: Con el fin de aumentar el resguardo y mantener la convivencia pacífica del distrito, desde el año 2011 se ha incrementado la cantidad de unidades: 42 a 171 vehículos. Actualmente también se cuenta con 10 segways operativos y 30 bicicletas que han sido integradas al patrullaje diario del Serenazgo.

Seguridad Ciudadana, Implementación de Mensajería Instantánea: La cuenta de Twitter: @miraflores24h es una aliada de la seguridad ciudadana del distrito, la conexión de esta red social es directa con la Central Alerta Miraflores. Actualmente también se administra otra cuenta de comunicación social: WhatsApp.

Fuente: Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al ejecutar la correspondiente triangulación de técnicas, se pudo detallar e interpretar sobre las observaciones, las evidencias documentarias y las entrevistas, datos recopilados en el trabajo de campo y de gabinete previamente consolidados, que entre cada una de ellas existen coincidencias en los resultados y a la vez las dos primeras se complementan con las respuestas que los entrevistados declaran tener sobre la percepción de la Categoría C1 - Protección en relación al área verde central del lugar de estudio. Contrastándose así la veracidad de las declaraciones registradas a lo largo de las entrevistas realizadas para dar respuesta al objetivo específico sobre cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

4.3.2 Categoría C2 - Confort

A continuación, la tabla que se desarrolla para la descripción de la Categoría C2 - Confort, donde se muestran los resultados consolidados del conjunto de datos recopilados (Entrevista, Observación y Análisis documentario), previamente codificados y procesados en el programa MAXQDA 2020, obteniéndose el siguiente contenido en la investigación:

Tabla 44:

Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C2 - Confort en la investigación.

C2 - Confort	Resultado
<p>ENTREVISTA.- SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso</p>	<p>Definitivamente sí, no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta como desconectado por momentos de la cotidianidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido. Por ejemplo, no he visto pajaritos en las veredas laterales, en cambio en la central uno se puede sentar en las bancas y los verá allí buscando comida y cobijándose en los árboles, incluso he visto ardillas en los árboles, mi mascota fue el que las vio.</p> <hr/> <p>Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar el caminar bajo los árboles.</p> <hr/> <p>Sí, el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort.</p> <hr/> <p>Sí, sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.</p> <hr/> <p>Sí, evocan a una sensación de bienestar, por el hecho que uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad.</p> <hr/> <p>Sí, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta: Condiciones de uso</p>	<p>Vereda del corredor central: Accesibilidad universal para todo tipo de usuario, los 4 accesos al área verde central están al mismo nivel de la calzada (2 por cada intersección) y sin obstáculos; piso de adoquín rectangular dispuesto en trama rectangular a dos colores, paños rosados con bordes grises, sin embargo, su intenso uso demanda un mejor mantenimiento de su superficie. Este lugar funciona para desplazarse como peatón o deportista, pero también como ciclovía aunque no señalizada, sobre todo para bicicletas y scooters, e incluso para carritos heladeros y panaderos. Sobre el tránsito de los ciclistas, estos circulan por la cuadra 7 de la alameda José Pardo al recorrer la ruta Parque Grau - Óvalo de Miraflores - Avenida Arequipa (y viceversa) o procedentes de la avenida Comandante Espinar. Asimismo, la presencia del arbolado viario genera el efecto sol y sombra como también frescor para hacer más agradable sus condiciones de uso.</p>
<p>ENTREVISTA.- SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables</p>	<p>Sí, por supuesto que sí, los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima, y aquí en Miraflores la garúa en el invierno es intensa. Creo también que un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo.</p> <hr/> <p>Sí, reducen la sensación de estar en una avenida, cuando hay poco tráfico o el clima es cálido provoca más quedarse por ahí.</p> <hr/> <p>Sí, la temperatura es agradable gracias al arbolado.</p> <hr/> <p>Sí, los árboles purifican el aire que contaminan los carros y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.</p>

	<p>Sí, la vereda central está diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante, ya que se disponen de bancos para <u>pequeñas pausas</u>.</p> <p>Sí, sobre todo en primavera y verano.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato: Condiciones agradables</p>	<p>Vereda del corredor central: Se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, con las actividades opcionales o recreativas que se desarrollan en este carril y considerando también las que surgen después de realizar alguna actividad necesaria o funcional en los corredores laterales de la cuadra 7. De la observación: padres de familia que sobreparan para seguir el ritmo de los hijos más pequeños o peatones paseando con sus mascotas que sobreparan (y permanecen un rato) mientras estas hacen sus necesidades en los jardines aledaños; usuarios que luego de sus compras de abastecimiento para el hogar sobreparan su andar utilizando las bancas existentes como apoyaturas o tras finalizar las diligencias de primeras horas de la mañana recalan en este carril y permanecen un rato contemplando el paisaje urbano y disfrutando de los beneficios que da el arbolado viario.</p>
<p>ENTREVISTA.- SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano</p>	<p>Sí, los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse en el centro de la alameda, porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada.</p> <p>Sí, hacen que el ambiente sea más bonito y agradable.</p> <p>Sí, proporcionan sombra y temperatura agradable.</p> <p>Sí, porque brindan sombra en días soleados.</p> <p>Sí, muchos oficinistas utilizan este espacio para sus pausas de almuerzo. La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos.</p> <p>Así es, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC3C2 - Oportunidades para sentarse: Mobiliario urbano</p>	<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, disponiendo para el efecto de mobiliario urbano para el confort de los usuarios en buen estado: 5 módulos de bancas y 2 basureros a todo lo largo de dicho corredor, además, 11 árboles bien conservados de Tipuana tipu con disposición bilateral intercalada. Cada módulo conformado por 2 bancas, una farola (h=3m) de 3 luces globos con iluminación de color amarilla y flanqueado por arbolado viario para proporcionar sombra y frescor al usuario, buscando así el diseño diferenciar espacios de permanencia para establecer funciones de esparcimiento pasivo y ordenar circulación peatonal. De las zonas para sentarse, se observa que el tipo de usuario varía según las diferentes dinámicas que se dan a lo largo del día en el lugar de estudio: personas que aprovechan las ventajas que brindan dichos módulos mientras esperan antes de ingresar al Centro de Salud o aguardan a alguien que termine con alguna diligencia o luego de una diligencia o para consumir un almuerzo al paso (acabado de comprar) o cuando peatón y mascota recalan para descansar un rato o haciendo tiempo para recoger el auto del taller mecánico. Asimismo, la disposición del arbolado predispone la preferencia de uso de las bancas, sobre todo en días de mucho sol, donde las primeras en ser ocupadas suelen ser las que reciben mayor cantidad de sombra proyectada, y por momentos se observan todas llenas.</p>

<p>ENTREVISTA.- SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar</p>	<p>Cuando estoy en este entorno, al estar en medio de un jardín con árboles y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central, una ciudad para el disfrute, las flores he podido apreciarlas como van saliendo y ver a los residentes de esta zona como son ardillas y aves. Algunas veces he llegado a pensar en qué pasaría si a la alameda central le podamos los árboles, esta sería totalmente árida y nada confortable, y pasarían a tener prioridad las vistas del cemento, de los ómnibus y del smog. Ahí me doy cuenta mejor de que la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles</p> <hr/> <p>Me parece que la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona.</p> <hr/> <p>Pienso, que es lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar, siempre es agradable observar naturaleza.</p> <hr/> <p>Me parece apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año. Esto ayuda a que se vea siempre lindo estéticamente durante todo el año. Me encanta la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco.</p> <hr/> <p>Me encantan los árboles, dan una sensación de frescura y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad y creo que los árboles ayudan a crear esta atmosfera de confort.</p> <hr/> <p>Son árboles hermosos, grandes que mejoran la calidad de vida de las personas, y además se siente muy acogedor.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar</p>	<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda. Básicamente desde los módulos para sentarse, el usuario tiene la oportunidad de contemplar la vida urbana que sucede en este carril mientras disfruta de los beneficios que da el arbolado viario, o de apreciar (frente a cada módulo y a una distancia razonable) las vistas que ofrecen las platabandas de vegetación arbustiva con flores, y que atraen el revolotear de mariposas y a veces también de pajaritos. Sobre el paisaje urbano de los corredores laterales, sus vistas poco interesantes por la presencia de fachadas con bordes duros y opacos junto a un perfil urbano bastante heterogéneo e irregular (alturas que oscilan entre 1-15 pisos), prácticamente pasa desapercibido para el peatón ubicado en este corredor, sumado al hecho que el tráfico rodado funciona como una pantalla o barrera visual. Asimismo, presencia de 2 tótems (h=1.50-2m) en los jardines aledaños pero que no representan obstáculo a las visuales urbanas del peatón, y de iluminación artificial para cuando oscurece</p>
<p>ENTREVISTA.- SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización</p>	<p>Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y socializar o entablar una conversación, ya que nos brindan seguridad y confort.</p> <hr/> <p>Es una zona de bastante bulla y se supone que los árboles ayudan a reducir un poco esa sensación, pero no me parece que sea un espacio muy propicio para conversar la mayor parte del tiempo.</p> <hr/> <p>Lamentablemente no.</p>

	<p>No, los árboles no ayudan en mejorar la acústica general del lugar. Los vehículos particulares y públicos generan mucho ruido y bulla.</p> <hr/> <p>Sí, ayudan porque los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras. Creo que no podría escuchar muy bien una conversación estando en las veredas laterales por el ruido mucho más directo de los autos y las personas.</p> <hr/> <p>No lo sé, porque en horas punta el ruido no permite conversar con tranquilidad.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización</p>	<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, básicamente desde los módulos para sentarse. Sin embargo, la percepción de altos niveles de ruido (contaminación sonora) no favorece la dinámica del encuentro peatonal para socializar, siendo esta prácticamente nula, pero sí se aprecia el uso de estos módulos en solitario para entablar una comunicación indirecta a través de las NTICs, sobre todo de celulares, mientras el usuario disfruta de los beneficios que da el arbolado viario.</p>
<p>ENTREVISTA.- SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento</p>	<p>Claro que sí, estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud. Entiéndase por deportistas a caminantes, trotadores y ciclistas, porque no hay espacio destinado para la práctica de algún deporte grupal o para hacer yoga o inclusive para el juego.</p> <hr/> <p>Supongo que sí, pero para jugar allí considero que está cerca de la pista y eso no debe ser tan seguro para pasear con niñas y niños. Sobre hacer ejercicio allí es diferente, porque creo que los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista, protegiéndolo de las inclemencias del clima.</p> <hr/> <p>Supongo que sí, aunque la cercanía al malecón hace que sólo sea de paso.</p> <hr/> <p>Si bien los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central, no influyen en el problema principal, el ruido.</p> <hr/> <p>Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.</p> <hr/> <p>Sí, sí creo que los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central, sobre todo en días feriados, domingos o en horas tranquilas.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento</p>	<p>Vereda del corredor central: Si bien las posibilidades para la actividad física se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, mayormente se observa la presencia de personas que trotan en solitario o ciclistas en grupos familiares o de amigos, pues no existen espacios de permanencia acondicionados como para el juego. El uso de este carril funciona como lugar de tránsito también para estos aficionados al deporte, presentando dicho corredor una intensa dinámica tanto diurna como nocturna mientras los usuarios disfrutan de los beneficios que da el arbolado viario.</p>

C2 - Confort. ANÁLISIS DOCUMENTARIO.- SC1C2 - Caminar y andar en bicicleta, SC2C2 - Pararse y permanecer, SC3C2 - Sentarse, SC4C2 - Mirar y observar, SC5C2 - Hablar y escuchar, SC6C2 - Jugar y hacer ejercicio. Resultado
<p>Clima: Las estaciones están en función de una alta humedad atmosférica. Los inviernos son largos, fríos y húmedos, el distrito es cubierto por una manta de neblina, repercutiendo en la visibilidad del litoral y en la baja temperatura. Los veranos son cortos y frescos.</p> <p>Calidad Ambiental del Espacio Urbano: El viento genera ruido blanco y los árboles actúan como barrera de ruido reduciendo su percepción. La brisa del mar actúa como un agente dispersor de agentes contaminantes en el aire.</p> <p>Calidad Ambiental de las Áreas Verdes: La arborización de calles y demás espacios públicos ayudan a limpiar la atmósfera y actúan como barreras frente al sonido. El aprovechamiento selectivo de calles para generar parques lineales articuladores de áreas verdes existentes para construir la red verde del distrito de Miraflores.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: 13.6 m² por habitante residente, indicador general óptimo si se evalúa en función del servicio ambiental como instrumento para contrarrestar la contaminación ambiental, acústica y visual del distrito. Además, contribuye a consolidar un paisaje urbano de calidad.</p> <p>Áreas Verdes Lineales: Variada extensión de áreas verdes que se expresan en diferentes formas, compactas como parques y jardines, o en una cobertura lineal o puntual como la que ocurre en ejes viales o encrucijadas de vías. La carencia de espacio público, especialmente de áreas verdes en los sectores B, requiere de normas innovadoras para su creación en zonas consolidadas.</p> <p>Ruta de Ciclovía N°04 - Av. José Pardo: Longitud: 1.5 km (1586.05 m); Tipología: ciclovía reservada, compartida con peatones; Uso Predominante: transporte dentro del distrito; Módulos de Aparcamiento: no cuenta.</p> <p>Contaminación Sonora: Principales causas de percepción subjetiva del ruido: tránsito vehicular, comportamiento de vecinos, construcciones y locales. Esta percepción tiene escasas variaciones entre el horario nocturno y diurno. El día que se percibe como más ruidoso es el viernes, aunque la sensación de molestia por ruidos se mantiene bastante similar todos los días de la semana. Las zonas más susceptibles de registrar mayores niveles de contaminación acústica son las intersecciones de vías metropolitanas y colectoras que atraviesan el distrito: la avenida José Pardo con Comandante Espinar.</p> <p>Contaminación del Aire: El estado de la calidad del aire, según los niveles de emisión de partículas contaminantes en el distrito de Miraflores, arroja siempre una calificación de “bueno” (monitoreo permanente desde Lima Centro). Sin embargo, el parque automotor es el principal agente generador de contaminación del aire, las zonas más susceptibles de presentar valores de contaminación serían los nodos y ejes de conexión interdistrital, se observa intersecciones de avenidas como José Pardo con Comandante Espinar.</p> <p>Contaminación Visual: Se ha identificado al cableado de luz y telefonía aéreo en la trama urbana, disponiendo su soterramiento para los nuevos proyectos. También, a los carteles de publicidad exterior de calles comerciales, como en la avenida José Pardo.</p>

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al ejecutar la correspondiente triangulación de técnicas, se pudo establecer e interpretar sobre las observaciones, las evidencias documentarias y las entrevistas, datos recopilados en el trabajo de campo y de gabinete previamente consolidados, que entre cada una de ellas existen coincidencias en los resultados y a la vez las dos primeras se complementan con las respuestas que los entrevistados declaran tener sobre la percepción de la Categoría C2 - Confort en relación al área verde central del lugar de estudio. Contrastándose así la veracidad de las declaraciones registradas a lo largo de las entrevistas realizadas para dar respuesta al objetivo específico sobre cómo es el confort

del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

4.3.3 Categoría C3 - Deleite

A continuación, la tabla que se desarrolla para la descripción de la Categoría C3 - Deleite, donde se muestran los resultados consolidados del conjunto de datos recopilados (Entrevista, Observación y Análisis documental), previamente codificados y procesados en el programa MAXQDA 2020, obteniéndose el siguiente contenido en la investigación:

Tabla 45:

Resultado de la descripción consolidada para la Categoría C3 - Deleite en la investigación.

C3 - Deleite	Resultado
ENTREVISTA.- SC1C3 - Percepción de la escala humana	<p>Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort. Las edificaciones que nos rodean son edificios muy altos, que hacen sentirnos aplastados, nos hacen sentir pequeños. Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute.</p>
	<p>Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética. Me da pena que no hayan cuidado más que los negocios nuevos contribuyan a mantener un mismo estilo.</p>
	<p>Sí, se disfruta sobremanera al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención, ni edificios modernos, ni casonas antiguas, todo es demasiado alto que se pierde en el cielo como para observar a excepción de los árboles.</p>
	<p>Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra.</p>
	<p>Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas.</p>
	<p>Sobre todo, disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos. No puedo decir lo mismo de las edificaciones y sus fachadas porque me parece que no tienen armonía entre ellas.</p>

<p>OBSERVACIÓN.- SC1C3 - Percepción de la escala humana</p>	<p>Vereda del corredor central: La presencia del arbolado viario, compuesto por 11 unidades de Tipuana tipu, junto con las 5 farolas para la iluminación artificial proyectan un techado virtual que refuerza la escala humana de este espacio público.</p>
<p>ENTREVISTA.- SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza</p>	<p>Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte, sol durante el día y al atardecer frescor, pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo con una neblina perenne y los árboles nos protegen de la llovizna que se produce con más fuerza en el distrito, para poder disfrutar también del tiempo.</p> <hr/> <p>Sí, creo que si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta.</p> <hr/> <p>Claro que sí.</p> <hr/> <p>Sí, porque me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas.</p> <hr/> <p>Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas.</p> <hr/> <p>Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC2C3 - Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza</p>	<p>Vereda del corredor central: Se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, disponiendo para el efecto de arbolado viario y mobiliario urbano, con un diseño asociado al clima según una orientación este-oeste para aprovechar el sol y la sombra, el calor y el fresco, y la brisa que brinda la naturaleza.</p>
<p>ENTREVISTA.- SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas</p>	<p>A lo largo de la entrevista, he podido reflexionar sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta confortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario. Creo que los animales valoran más la naturaleza que los seres humanos, por ello creo que mi mascota ama salir de paseo. Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio.</p> <hr/> <p>Me transmite comodidad y calidez debido a la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda. Además, sí creo que los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales.</p>

	<p>La vereda central me transmite sensación de seguridad. Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, además de confort y protección.</p> <p>Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido. Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este espacio porque al sentirme comfortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas.</p> <p>Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre, es una buena vía por el buen mantenimiento que tiene. Además, transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda.</p> <p>Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días feriados que hay más tranquilidad, ya sea de día o de noche se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio.</p>
<p>OBSERVACIÓN.- SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas</p>	<p>Vereda del corredor central: Nuevamente se observa que estas posibilidades se dan exclusivamente en el área verde central de la alameda, lugar donde se hace contacto directo con la naturaleza a través de árboles, platabandas de vegetación arbustiva con flores, y presencia de mariposas y pajaritos. Asimismo, este carril ofrece las visuales más atractivas de este espacio público, las mismas que son generadas básicamente por su arbolado viario.</p>
<p>C3 - Deleite. ANÁLISIS DOCUMENTARIO.- SC1C3 - Escala humana, SC2C3 - Clima y naturaleza, SC3C3 - Experiencias sensoriales positivas. Resultado</p>	
<p>Patrimonio Cultural - Inmuebles de Valor Local: Los vecinos del distrito han expresado su preocupación por la desaparición de bellas casonas del Miraflores tradicional que luego se han convertido en centros comerciales que han modificado, radicalmente, el paisaje urbano.</p> <p>Áreas Verdes, Uso público - Espacio Público: Para la recreación pública y la oportunidad de disfrute de espacios públicos sólo se dispone de 6.6 m2 por habitante residente. La OMS da un óptimo entre 8-11 m2 de área verde por habitante. Estos indicadores quedan sensiblemente reducidos cuando se toma en consideración la población real, residente y flotante, de los espacios públicos: 4.5 m2 por habitante para el conjunto de áreas verdes públicas.</p> <p>Percepción sobre Satisfacción con la Imagen de su Ciudad: El distrito de Miraflores cuenta con gran cantidad de áreas verdes (13.6 m2 por habitante residente) que sobrepasan el límite exigido por la OMS, tras la intervención en las Quebradas de Armendáriz y Bajada Balta, la creación del Parque Grau al final de la Av. Pardo, la transformación del Parque Central de Miraflores, el Parque del Amor y de decenas de plazas y plazuelas. Sin embargo, esta cifra se reduce peligrosamente cuando se considera a la población flotante, y los problemas y potenciales conflictos derivados del carácter de segundo centro de la capital asumida.</p>	

Fuente: Software MAXQDA 2020.

Elaboración: Propia.

Al ejecutar la correspondiente triangulación de técnicas, se pudo explicar e interpretar sobre las observaciones, las evidencias documentarias y las entrevistas, datos recopilados en el trabajo de campo y de gabinete previamente consolidados, que entre cada una de ellas existen coincidencias en los resultados y a la vez las dos primeras se complementan con las respuestas que los entrevistados declaran tener sobre la percepción de la Categoría C3 - Deleite en relación al área verde central del lugar de estudio. Contrastándose así la veracidad de las declaraciones registradas a lo largo de las entrevistas realizadas para dar respuesta al objetivo específico sobre cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la cuadra 7 de la alameda José Pardo (Miraflores).

4.4 Triangulación de Métodos

A lo largo de todo el proceso de desarrollo de la presente investigación, se realizó el estudio del correspondiente material cualitativo por medio de la triangulación de los métodos de análisis, documentación y hermenéutica, lo que permitió tener una apreciación objetiva y real de la información obtenida desde la experiencia del trabajo de campo y las evidencias del material de gabinete.

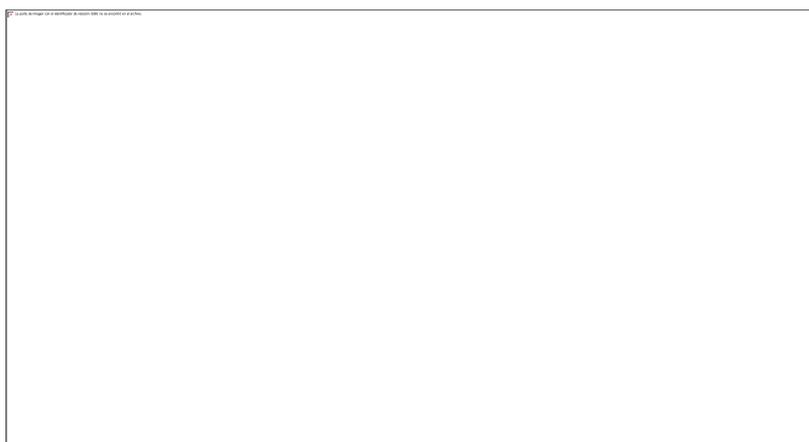


Figura 29: Triangulación de métodos en la investigación.
Fuente: Guía rápida para elaboración de tesis cualitativas, 2019, p.122.
Elaboración: Adaptación de Guillén, Gondo, Cerna & Martínez.

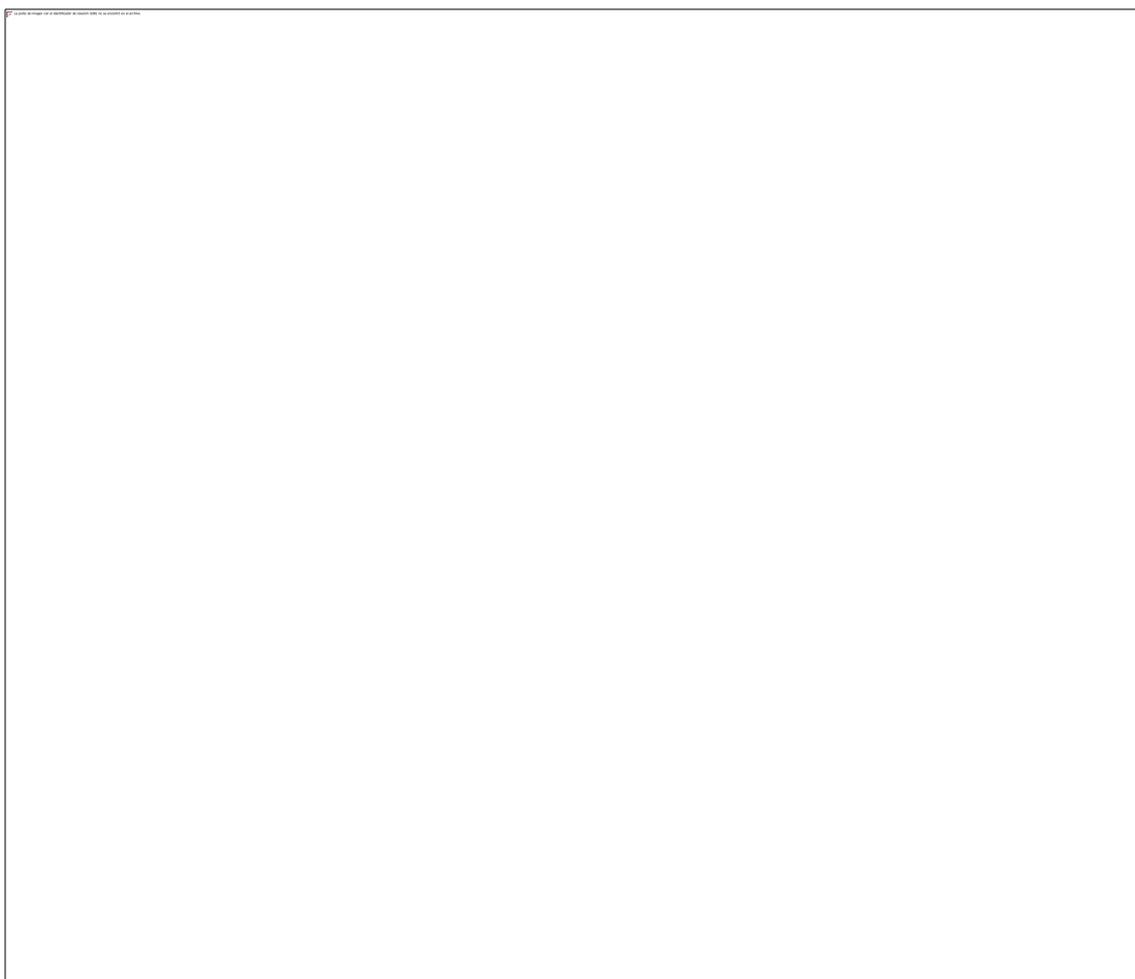


Figura 30: Mapa conceptual de la triangulación de métodos en la investigación cualitativa.

Fuente: MAXQDA 2020.

Elaboración: Adaptación propia.

4.5 Análisis de resultados o discusión

Dentro de los diferentes elementos del sistema que estructuran una ciudad, la alameda se define como la tipología del espacio público de flujo lineal con diferentes velocidades según las funciones de los actores de la ciudad: las aceras laterales de los “bordes blandos”, las calzadas y un área verde central (objeto de investigación). Ahora bien, el lugar de estudio corresponde a un entorno físico particular, un paisaje urbano compuesto por diferentes planos contenedores (Negrete, 1986; Herrera, 2017), que delimitan la cuadra 7 de la alameda José Pardo, donde los bordes blandos (Gehl, 2014) se relacionan con sus respectivas veredas laterales, es decir, las elevaciones que se levantan a lo largo de los ejes de Vivanda - BBVA y del Centro de Salud - Comercio Vecinal. De

acuerdo con Gehl (2014) y la escala de “Evaluación de las Fachadas de las Calles y la Actividad a Nivel del Suelo”, que establece como principio de diseño urbano la interacción entre las plantas bajas de las edificaciones, el número de puertas y el peatón, ambos corredores laterales califican como **“Mixto o Intermedio”** (6-10 unidades / 100m), un poco de todo pero sin definir atractividad. Sin embargo, esta calificación mejora cuando se observa *in situ* la vida urbana de esta alameda, se menciona también en la narrativa de los entrevistados, unas veredas laterales activas gracias a los servicios que se ofrecen, sobre todo de las unidades en los extremos (Vivanda - BBVA y Centro de Salud - Comercio Vecinal) y reforzadas por el paradero del Centro de Salud, de modo similar al funcionamiento de una “tienda ancla” que garantiza un flujo cotidiano de peatones para la seguridad del mencionado espacio público. Además, se destaca la presencia de quiebres en el curso de estas veredas angostas para subsanar la diferencia de niveles que atentarían contra la seguridad física de las personas, pero que lamentablemente sí generan inseguridad perceptiva en el usuario por la falta de una continuidad visual, dado que la mayor de las veces los transeúntes optan por hacer uso de las calzadas aunque de manera apresurada. Este comportamiento modal está relacionado con la percepción que los entrevistados manifiestan en sus respuestas sobre los corredores laterales del lugar de estudio, donde la cuadra 7 de esta alameda se presenta como una atípica en comparación a las otras 14 que la configuran, su caracterización está directamente relacionada a dos factores, **su ubicación en la intersección con la avenida Comandante Espinar, y su funcionalidad en el espacio público** identificada con las **actividades peatonales necesarias** (Gehl, 2014) como **el comercio local**: mucho tráfico automotor y mucha contaminación de ruido pero también la presencia de peatones apurados, como así se registró en la mayoría de las narrativas de los informantes. Para Gehl & Svarre (2013), la velocidad que imprime un usuario al discurrir por el espacio público está relacionado directamente con la percepción que tiene sobre este, así a mayor celeridad de movimiento también mayor será la sensación de falta de seguridad, tanto física para los peatones como perceptiva en los espacios públicos y ante efectos de climas extremos y de contaminación, es decir, **la velocidad peatonal se vincula con los criterios de protección.**

4.5.1 **Discusión sobre la protección del arbolado viario en el paisaje de una alameda**

La percepción de inseguridad expresada por los entrevistados sobre las veredas laterales en relación a los dos factores antes mencionados (ubicación y funcionalidad), determina que los usuarios vuelvan sus ojos hacia **el área verde central como la zona segura de la alameda**. Lo manifestado guarda relación con lo referido por Gehl Architects, MINVU & PNUD (2017) cuando describen el concepto de alameda como el espacio público de “aceras generosas en su perímetro, que permitan una mezcla de usos, anchos de calzadas coherentes con el tránsito y **una buena provisión de espacios verdes en su centro que sean capaces de atraer a las personas a caminar seguras...**” (p.52). Cabe destacar que las respuestas dadas por los informantes con respecto a la vereda central, hacen alusión directa al arbolado viario cuando describen su percepción sobre la Categoría C1 - Protección, para el caso se referencian las citas más significativas:

“**Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez**, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios...” (RB1); “Considero que es un espacio seguro en general. Pero **la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad**, porque **si bien hay árboles** de todas maneras **se puede mirar lo que ocurre alrededor...**” (RB2); “Considero que **se percibe mayor protección en la vereda central porque es más ancha, tiene árboles y está más alejada del tránsito**” (RB3); “La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener **un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad**” (RB4); “La vereda central, debido a que **los árboles te protegen del ruido y de todo el movimiento del tráfico, y de las actividades comerciales del lugar**” (RB5); “La vereda central me da seguridad...” (RB6).

Asimismo, Gehl & Svarre (2013) expresan que, “Un posible indicador de si un espacio público es seguro es la presencia de un número suficiente de mujeres” (p.14), **la concurrencia de usuarios vulnerables** a determinados lugares, **corroboran la sensación de protección** que ellos experimentan en el mismo, como así se sucede en la

vereda central de esta alameda, donde incluso se observó a familias con niños pequeños, hasta con cochecitos de bebés o montando bicicleta o paseando con la mascota, además de circulación de personas de distintas edades y sexo, en solitario o en grupo, realizando diferentes actividades peatonales. En definitiva, **la correspondiente observación *in situ*** de este espacio público **refuerza las narrativas de los entrevistados** sobre su percepción de seguridad en relación al arbolado viario.

Por lo anteriormente expuesto, se comprueba el cumplimiento del primer objetivo específico, “Detallar e interpretar cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021”, dado que **la percepción de seguridad ex profeso del arbolado viario se presenta como la vivencia subjetiva** desde cada uno de los usuarios de esta parte de la ciudad con respecto al concepto de la Categoría C1 - Protección, la misma que habla positivamente sobre una determinada función perceptiva que provocan los árboles en los transeúntes de esta alameda.

Además, se tiene al Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016) y la Ordenanza N° 341-2001-MML, donde se especifican las políticas de gestión sobre la administración municipal del distrito de Miraflores y que competen a la Categoría C1 - Protección para la vereda central, como la señalización urbana de tránsito y la seguridad ciudadana. En relación al tema, solamente dos informantes entrevistados hicieron referencia a la presencia de señalización urbana (RB1) y de mobiliario urbano para la protección de peatones y/o ciclistas (RB5), pero todos los sujetos informantes sí reconocieron gozar del servicio de seguridad ciudadana que brinda la municipalidad en el lugar de estudio. Estas son razones objetivas, no necesariamente admitidas aunque tácitamente incorporadas, sobre protección por las que el peatón también hace uso del área verde central de la alameda. En consecuencia, se puede manifestar que la municipalidad sí cumple con su rol de administrador de este espacio público.

Del resultado de la observación *in situ*, la dinámica de las actividades peatonales del área verde central de la alameda sin duda obedece a una protección subjetiva dada por el arbolado viario y una objetiva por la aplicación de políticas municipales.

4.5.2 Discusión sobre el confort del arbolado viario en el paisaje de una alameda

Gehl (2014) afirma que, “Si algunos de estos problemas no están resueltos, atender correctamente a los otros puede resultar inútil” (p.238), en relación al orden en que necesariamente deben de ser abordados los criterios de calidad del espacio público, a saber, primeramente la Categoría C1 - Protección, que para la presente investigación se comprobó su cumplimiento líneas arriba. En tal sentido resulta lógico deducir que sin el reconocimiento de este primer criterio por parte de los usuarios, no podría sucederse la segunda categoría, la misma que contempla **“una serie de posibilidades de bienestar en el espacio público del área verde central”**, hecho que en las narrativas de los entrevistados se evidenció claramente como una premisa para que se suceda la cotidianeidad en dicha alameda. Ahora bien, Gehl (2006) expresa así esta dinámica, “... todas las actividades sociales significativas, las experiencias intensas se producen cuando las personas están de pie. Sólo ‘a pie’ puede funcionar una situación como oportunidad significativa para el contacto y la información, para experimentar, parar o participar” (p.82), con clara mención de la Categoría C2 - Confort y sus correspondientes actividades peatonales que fortalecen la calidad de vida urbana. Además, Gehl & Svarre (2013) señalan que adoptar diferentes estados de permanencia en el espacio público se relaciona con criterios de confort, donde lo verdaderamente relevante se refiere al tiempo transcurrido en el espacio público **pero que el mismo depende del contexto que lo rodea**, o sea, para el caso **el área verde central con su respectivo arbolado viario**: “... la cantidad de tiempo que se pasa puede proporcionar información sobre la calidad de los marcos físicos. A menudo ocurre que las personas caminan más despacio y permanecen más tiempo en lugares relacionados a las cualidades que se ofrecen...” (p.19). Las autoras Gómez, Rojas & Higuera (2010) manifiestan también que, **“La estimulación ambiental es una razón importante para el uso y realización permanente de actividades en el exterior...”** (cap.1, párr.2). Cabe enfatizar que las respuestas dadas por los informantes con respecto a la vereda central, hacen alusión directa al arbolado viario cuando describen su percepción sobre la Categoría C2 - Confort, para el caso se referencian las citas más significativas:

“... los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima...” (RB1); “... ”

es más bonito ir por ese camino central, **se siente una sensación de bienestar el caminar bajo los árboles**” (RB2); “... **la temperatura es agradable gracias al arbolado**” (RB3); “... sobre todo porque **los árboles purifican el aire que contaminan los carros**, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales” (RB4); “La vereda central, por lo mismo que **uno camina entre árboles que purifican el aire** y a su vez son una pantalla protectora tanto de la contaminación auditiva como visual” (RB5); “... **los árboles influyen en la calidad de vida de las personas**, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas” (RB6).

Por lo anteriormente expuesto, se comprueba el cumplimiento del segundo objetivo específico, “Establecer e interpretar cómo es el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021”, dado que **la percepción de bienestar ex profeso del arbolado viario se presenta como la vivencia subjetiva** desde cada uno de los usuarios de esta parte de la ciudad con respecto al concepto de la Categoría C2 - Confort, la misma que habla positivamente sobre una determinada función perceptiva que provocan los árboles en los transeúntes de esta alameda.

Asimismo, se tiene al Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016) y las Ordenanzas N° 364-2011-MM y N° 295-2008-MM, donde se especifican las políticas de gestión sobre la administración municipal del distrito de Miraflores y que competen a la Categoría C2 - Confort para la vereda central, como la calidad ambiental, la contaminación y la ruta de ciclovía. En cuanto al particular, todos los informantes reconocieron la calidad ambiental que genera el arbolado viario en el área verde central para que se den las posibilidades de desarrollar cinco de las seis diferentes actividades peatonales según Gehl (2014). La excepción se dio con las oportunidades para hablar y escuchar, donde los entrevistados RB2, RB4 y RB6 indicaron la presencia de contaminación sonora que impedía llevar a cabo dicha actividad, mientras que los demás mantuvieron una postura más perceptiva, como así se señala en la siguiente respuesta, “... existe siempre algo de bulla pero **la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación**, ya que nos brindan seguridad y confort” (RB1), coincidiendo con el mencionado documento de la Municipalidad de Miraflores cuando expresa que, “El ruido se mide desde 2 niveles:

objetivo y subjetivo (perceptible), donde **el ruido tiene un componente psicológico y también socio-cultural**. Según el nivel subjetivo se puede considerar que **Miraflores es una ciudad ruidosa, pero también una tolerante al ruido...**” (p.625). Sobre la contaminación del aire, solamente el informante RB2 hizo una referencia al respecto. Con relación a la ruta de ciclovía, dos personas entrevistadas (RB4 y RB6) manifestaron haber observado un flujo de tránsito de bicicletas y/o scooters a ciertas horas del día, sobre todo para tomar en cuenta, dado que el área verde central comparte la vereda también con los peatones. En consecuencia, se puede expresar que si bien la municipalidad cumple con su rol de administrador de este espacio público, mantiene algunos pendientes con los vecinos usuarios.

Del resultado de la observación *in situ*, la dinámica de las actividades peatonales de la acera del corredor central de la alameda sin duda obedece a un confort subjetivo dado por el arbolado viario y uno objetivo por la aplicación de políticas municipales.

4.5.3 Discusión sobre el deleite del arbolado viario en el paisaje de una alameda

Sin duda alguna todas las vivencias más relevantes en relación a las dinámicas peatonales que se suceden en la mencionada alameda tienen cabida en su vereda central, concretamente el corredor más frecuentado, como así se comprueba por lo expuesto sobre las Categorías C1 - Protección y C2 - Confort. Entonces no es de extrañar que la Categoría C3 - Deleite también se desarrolle cómodamente en esta área verde central, la misma que genera placer y sentimientos de identidad en sus usuarios. Cabe recalcar que las respuestas dadas por los informantes con respecto a la vereda central, hacen alusión directa al arbolado viario cuando describen su percepción sobre la Categoría C3 - Deleite, para el caso se referencian las citas más significativas:

“... los que vamos por el centro de la alameda, definitivamente disfrutamos más de un espacio como la vereda central, que se percibe como **un espacio del disfrute de sensaciones visuales agradables, principalmente por la perspectiva de sus árboles...**” (RB1); “Se experimenta una sensación muy agradable y **realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta**” (RB2); “Definitivamente **se percibe mayor disfrute y**

satisfacción visual en la vereda central. Por la presencia de árboles y el tratamiento paisajístico que se ha realizado en esta área” (RB3); “... **disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente**, y porque en este corredor central **no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra**” (RB4); “**Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito** hasta llegar al malecón” (RB5); “**Pasear por la vereda central debajo de los árboles anima el espíritu** al sentir el canto de los pájaros y pericos revoloteando por esta gran sombra verde...” (RB6).

Por lo anteriormente expuesto, se comprueba el cumplimiento del tercer objetivo específico, “Explicar e interpretar cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021”, dado que **la percepción de disfrute ex profeso del arbolado viario se presenta como la vivencia subjetiva** desde cada uno de los usuarios de esta parte de la ciudad con respecto al concepto de la Categoría C3 - Deleite, la misma que habla positivamente sobre una determinada función perceptiva que provocan los árboles en los transeúntes de esta alameda.

También, se tiene al Plan Urbano Distrital de Miraflores 2016-2026 (2016), donde se especifica las políticas de gestión sobre la administración municipal del distrito de Miraflores y que competen a la Categoría C3 - Deleite para la vereda central, como las áreas verdes y la percepción sobre satisfacción con la imagen de su ciudad. En lo concerniente al tópico, las respuestas de todos los entrevistados son muy similares en relación a sus experiencias positivas con las áreas verdes de la acera del corredor central de la alameda, particularmente del arbolado viario, el mismo que ha suscitado una fuerte dosis de sensorialidad en los informantes, vivencias que van de la mano con su percepción sobre satisfacción con la imagen de la ciudad y que también involucran criterios de identidad cultural en relación al mencionado espacio público, pero sobre todo con su arbolado por su carácter histórico. En consecuencia, se puede manifestar que la municipalidad sí cumple con su rol de administrador de este espacio público.

Del resultado de la observación *in situ*, la dinámica de las actividades peatonales del área verde central de la alameda sin duda obedece a un deleite subjetivo dado por el arbolado viario y uno objetivo por la aplicación de políticas municipales.

4.5.4 Discusión sobre la percepción del arbolado viario en el paisaje de una alameda

Como consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, se comprueba el cumplimiento del objetivo general, “Describir e interpretar de qué manera se desarrolla la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021”, dado que **la percepción ex profeso del arbolado viario se presenta como el conjunto de vivencias subjetivas** desde cada uno de los usuarios de esta parte de la ciudad con respecto a los conceptos de las Categorías C1 - Protección, C2 - Confort y C3 - Deleite, las mismas que hablan positivamente sobre las diferentes funciones perceptivas que provocan los árboles en los transeúntes de esta alameda. Cabe destacar que para Briceño, Contreras & Owen (2012), la palabra percepción es considerada una “... experiencia sensible, implica la consideración de dos acepciones, una vinculada con la belleza, otra con el ‘valor adherente’, o utilidad que representan los elementos y espacios en interacción con las personas en términos del campo visual” (p.38), clara alusión a una dualidad conceptual que pasa de una visión sobre una apreciación meramente física, caso de la Categoría C3 - Deleite, a una valoración funcional y práctica, caso de las Categorías C1 - Protección y C2 - Confort, **consciente o inconscientemente percibida y reconocida por los informantes del lugar de estudio**. Como así se sucede en el resultado de esta investigación que obedece a la interpretación de las respuestas sensoriales de las personas entrevistadas para dar sentido al material narrativo, de la cualidad de observación *in situ* para evaluar las características del paisaje del arbolado viario de la alameda como tal en las actividades peatonales de la vida urbana según sus usuarios, y de las evidencias documentarias que aunque escuetas no menos dinámicas.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

En conformidad con lo formulado en la presente tesis, se tiene un estudio de casos que hizo referencia a la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público, sito en la cuadra 7 de la alameda José Pardo en el distrito de Miraflores, provincia y departamento de Lima, según 6 vecinos residentes-usuarios del lugar de estudio. Cabe destacar que el correspondiente proceso de investigación se llevó a cabo por medio de la aplicación de una metodología de enfoque cualitativo y con el soporte del software MAXQDA 2020.

1. Conclusiones a nivel de las preguntas de investigación

Entonces, alineándose con los objetivos se pudo concluir lo siguiente:

1.1 Objetivo general

Luego de haber descrito e interpretado de qué manera se desarrolló la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores, se pudo concluir en relación a sus **funciones perceptivas, que los árboles vinculados a viales cumplen diferentes cometidos para el peatón**. En tal sentido, el arbolado viario como componente biótico adaptado al paisaje urbano de esta parte de la ciudad de Miraflores, ha generado **una composición espacial estéticamente armónica como también sostenible y sustentable**, que representa al último eslabón de la naturaleza insertada en la mencionada alameda dentro de todo un ecosistema (Jerarquía de la Estructura Verde Urbana), pero que desempeña un rol muy activo en su tejido urbano; que se emplaza en el área verde central de dicha alameda, con **una dinámica disposición espacial bilateral y regular, potenciando así sus cualidades intrínsecas físicas y perceptivas en beneficio de los transeúntes**; y que promueve **“la patrimonialización afectiva” hacia este espacio público lineal, constituyéndose en un bien público que suscita sentimientos de identidad cultural** como expresión propia del lugar de estudio. Además, este arbolado viario y su viabilidad gestionada para la presente

alameda, obedece no sólo a normativas municipales sino también a factores limitantes de adaptación a un espacio reducido y a una alta exposición de tránsito vehicular, los mismos que ponen en evidencia funciones más complejas que las evidentes y sensibles a primera vista. En efecto, la valoración medioambiental de estos árboles de la vereda central, además de ofrecer un servicio ecosistémico, también cumplen distintas funciones según su nivel de relación con el espacio construido, en particular, el arbolado viario es capaz de generar diferentes funciones perceptivas en los usuarios que circulan por el área verde central, a fin de que los mismos tengan la oportunidad de desarrollar sus actividades peatonales. Estas **funciones perceptivas hacen clara alusión a sensaciones relacionadas con seguridad, bienestar y disfrute.**

Se presenta a nivel académico, a manera de síntesis sobre la percepción del arbolado viario en el paisaje peatonal, un par de propuestas que incluyen la confección de una nueva ilustración sobre los criterios de calidad del espacio público (Gehl, 2014) según la funcionalidad perceptiva del árbol en la ciudad (Figura 31), y un cuadro sobre los beneficios del arbolado viario y como estos se reflejan en los 12 criterios de calidad del espacio público según Jan Gehl (Tabla 46).

CRITERIOS DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO - CCEP			FUNCIONES PERCEPTIVAS DEL ARBOLADO VIARIO			
Protección	<p>Protección del tránsito y accidentes: Sensación de seguridad física a los peatones:</p> <ul style="list-style-type: none"> protección para los peatones eliminar el temor al tránsito 	<p>Protección del crimen y violencia: Sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ámbito público vital miradas en la calle funciones que se solapan de día y de noche buena iluminación 	<p>Protección de experiencias sensoriales desagradables: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación:</p> <ul style="list-style-type: none"> viento lluvia y nieve frío y calor polución polvo, ruido, reflejos del sol 	Función perceptiva de seguridad: "Tamiz Ambiental"	<ul style="list-style-type: none"> acompañar y proteger el trayecto del peatón 	
	Confort	<p>Oportunidades para caminar y andar en bicicleta:</p> <p>Condiciones de uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> lugares para caminar ausencia de obstáculos buenas superficies accesibilidad para todos fachadas interesantes 	<p>Oportunidades para pararse y permanecer:</p> <p>Condiciones agradables:</p> <ul style="list-style-type: none"> efecto de borde y zonas atractivas donde pararse y permanecer un rato apoyaturas donde pararse 		<p>Oportunidades para sentarse:</p> <p>Mobiliario urbano:</p> <ul style="list-style-type: none"> zonas para sentarse aprovechar las ventajas: la vista, el sol y las personas buenos lugares donde sentarse lugares para descansar 	Función perceptiva de bienestar: "Regulador Holístico de Estados de Bienestar"
<p>Oportunidades para mirar y observar:</p> <ul style="list-style-type: none"> distancias razonables visuales sin obstáculos vistas interesantes iluminación artificial cuando obscurece 		<p>Oportunidades para hablar y escuchar: Condiciones de socialización:</p> <ul style="list-style-type: none"> bajos niveles de ruido equipamiento urbano que ofrezca lugares donde se pueda charlar 	<p>Oportunidades para jugar y hacer ejercicio: Condiciones de esparcimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego de día y de noche en invierno y en verano 			
Deleite	<p>Percepción de la escala humana:</p> <ul style="list-style-type: none"> edificios y espacios diseñados acorde con la escala humana 	<p>Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza:</p> <ul style="list-style-type: none"> el sol y la sombra el calor y el fresco las brisas 	<p>Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas:</p> <ul style="list-style-type: none"> buen diseño y detalles adecuados buenos materiales visuales atractivas árboles, plantas y agua 	Función perceptiva de disfrute: "Medio de Estímulos Sensoriales"	<ul style="list-style-type: none"> estrechar lazos de unión entre el hombre y el sistema verde urbano experiencias accesibles con la naturaleza en el desplazamiento del peatón incidencia en la estética del entorno construido 	

Figura 31: Criterios de calidad del paisaje peatonal según la funcionalidad perceptiva del arbolado viario.

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.239.

Elaboración: Adaptación propia basada en Gehl.

Tabla 46:

Aportes del arbolado viario a los criterios de calidad del paisaje peatonal.

BENEFICIOS DEL ARBOLADO VIARIO	CCEP según Jan Gehl		APORTES
	Categoría	Sub-categoría	
01.- Mejora la calidad ambiental, ya que su masa arbórea en las calles, proporciona sombra y optimiza los índices de humedad durante el verano, para la protección y el bienestar de peatones en las áreas de paso.	Protección:	Experiencias sensoriales desagradables	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza • Función perceptiva de seguridad, bienestar y disfrute
02.- Mejora el confort ambiental, ya que su masa arbórea en las calles, modifica el movimiento del viento, disminuye la contaminación sonora del ruido del tránsito, reduce el resplandor y oculta visuales desagradables.	Protección:	Experiencias sensoriales desagradables	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de seguridad y bienestar
03.- Mejora las condiciones ambientales, ya que sus hojas, absorben y protegen contra la luz solar directa (calor) y, enfrían y filtran el aire de los contaminantes atmosféricos (humos y polvo), restableciendo su calidad.	Protección:	Experiencias sensoriales desagradables	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de seguridad y bienestar
04.- Crea identidad en los distintos sectores de la ciudad, ya que brinda características únicas a la misma, estimulando los sentidos visuales y olfativos.	Deleite:	Escala humana Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Marca Ciudad” • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute
05.- Proporciona una identidad cultural y constituye un bien público.	Deleite:	Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Marca Ciudad” • Función perceptiva de disfrute
06.- Incrementa el valor inmobiliario, ya que su presencia, aporta al atractivo de los espacios públicos de la ciudad, como un importante elemento de contenido estético y paisajístico urbano.	Deleite:	Cualidades estéticas	<ul style="list-style-type: none"> • Función perceptiva de disfrute
07.- Proporciona una escala humana, en franco contraste con las grandes edificaciones que dominan la	Deleite:	Escala humana	<ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse

ciudad, sin romper con la imagen de la misma.			<ul style="list-style-type: none"> • Función perceptiva de bienestar y disfrute
08.- Proporciona entornos urbanos agradables para vivir, trabajar y descansar.	Protección: Confort: Deleite:	-	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad • CCEP Confort: Oportunidades para actividades peatonales • CCEP Deleite: Escala humana • Función perceptiva de seguridad, bienestar y disfrute
09.- Contribuye a la estructuración y al diseño de los espacios públicos abiertos, definiendo áreas semipúblicas, pero sin desconectarlas del sistema verde urbano.	Protección: Confort: Deleite:	-	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad • CCEP Confort: Oportunidades para actividades peatonales • CCEP Deleite: Escala humana • Función perceptiva de seguridad, bienestar y disfrute
10.- Contribuye desde siempre, con la arquitectura del paisaje, ya que genera orientación y ordenamiento, mostrando el camino a circular; además, resalta y enfatiza elementos arquitectónicos prominentes, como marco o contraste, creando una conexión con la estructura verde urbana.	Deleite:	Escala humana Cualidades estéticas Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute
11.- Incrementa la sensación de seguridad física y vial en los peatones, ya que constituye estructuras de pantallas y bandas de arbolado como barrera de protección, generalmente para el tráfico rodado y los puntos de intersección de semáforos.	Protección:	Tránsito y accidentes	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad física a los peatones • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de seguridad y bienestar
12.- Provee un nexo ecológico con la naturaleza, ya que la relación entre personas y árboles, trasciende el nivel estético, vinculando y articulando áreas verdes a manera de cinturones o corredores verdes.	Deleite:	Aspectos positivos de la naturaleza Cualidades estéticas Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Estructura Verde Urbana” • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute
13. - Proporciona el hábitat y la fuente de alimento para la fauna urbana.	Deleite:	Aspectos positivos de la naturaleza Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Ecosistema Urbano” • Función perceptiva de disfrute
14.- Contribuye a la biodiversidad, la conservación de la naturaleza y la preservación de los genes, ya que provee biológicamente, un ámbito a	Deleite:	Aspectos positivos de la naturaleza Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Ecosistema Urbano” • Función perceptiva de disfrute

un sin número de organismos vivos.			
15.- Proporciona un interés por los estados fenológicos de la vegetación urbana, a través de la belleza natural de su follaje, flores, frutos, colores, etc., ya que impacta en la forma de experimentar las estaciones del año y el diseño paisajista.	Deleite:	Aspectos positivos de la naturaleza Cualidades estéticas Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute
16.- Favorece la captación de agua hacia los mantos acuíferos y presenta un papel vital en la conservación y reducción de la erosión del suelo urbano: manejo de la hidrología urbana.	Protección:	Experiencias sensoriales desagradables	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Protección: Sensación de seguridad ante efectos de climas extremos • Función perceptiva de seguridad
17.- Contribuye a la reducción del consumo de energía en las edificaciones aledañas, ya que su selección e implantación correcta en los espacios públicos, genera ciudades sostenibles y sustentables.	Confort:	Condiciones agradables, de uso, de socialización y de esparcimiento	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Confort: Oportunidades para actividades peatonales • Función perceptiva de bienestar
18.- Contribuye al bienestar físico y mental, a la relajación de la tensión nerviosa, en su rol terapéutico.	Confort:	Condiciones agradables, de uso, de socialización y de esparcimiento	<ul style="list-style-type: none"> • CCEP Confort: Oportunidades para actividades peatonales • Disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza • Función perceptiva de bienestar y disfrute
19.- Contribuye con la educación medioambiental de las siguientes generaciones, ya que permite experimentar una extensión de la vida silvestre, fomentando la conciencia ambiental en las ciudades.	Deleite:	Aspectos positivos del clima y la naturaleza Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute
20.- Aporta con el desarrollo de la economía local, ya que el sistema vegetativo de una planificación verde, refuerza el potencial turístico del entorno urbano.	Deleite:	Escala humana Experiencias sensoriales positivas	<ul style="list-style-type: none"> • “Marca Ciudad” • Oportunidades de Confort: caminar, permanecer, sentarse, mirar, hablar y escuchar, jugar y ejercitarse • Función perceptiva de bienestar y disfrute

Fuente: Ciudades para la gente, 2014, p.239.

Elaboración: Adaptación propia basada en Gehl.

1.2 Objetivo específico sobre Categoría C1 - Protección

Después de haber detallado e interpretado cómo fue la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores, se pudo concluir en relación a las **funciones perceptivas de seguridad**, que los árboles vinculados a viales cumplen con el cometido de **acompañar y proteger el trayecto del peatón**. Siendo más específicos, el usuario de la vereda del corredor central tiene la percepción de que **el arbolado viario realmente lo cobija y resguarda**, como así quedó manifestado en las narrativas de los informantes, las mismas contrastadas a su vez con las observaciones *in situ* y las respectivas evidencias documentarias.

Asimismo, en las respuestas de los entrevistados se pudo reconocer cualidades subjetivas atribuidas a este espacio público gracias al arbolado viario, demostrando **una tendencia en evidenciar y valorar la existencia de un filtro ambiental de seguridad como facilitador de la cotidianeidad en la escena urbana del lugar de estudio**.

Por todo lo anteriormente expuesto **según la función de protección**, se pudo concluir que **el arbolado viario se comporta además como un tamiz ambiental, creando una atmósfera de seguridad perceptiva para el usuario que transita por esta alameda**.

Los testimonios más significativos se citan en “Discusión sobre la protección del arbolado viario en el paisaje de una alameda” (Numeral 4.5.1) y en el Anexo 9 de las “Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C1 - Protección del arbolado viario”.

1.3 Objetivo específico sobre Categoría C2 - Confort

Seguidamente de haber establecido e interpretado cómo fue el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores, se pudo concluir en relación a las **funciones perceptivas de bienestar**, que los árboles vinculados a viales también cumplen con el cometido de **hacer más agradable y confortable los paseos y recorridos del peatón, brindando mejoras medioambientales al entorno construido**. En particular, el usuario

del área verde central tiene la percepción de que **el arbolado viario realmente controla y suaviza los agentes externos de la naturaleza**, como así quedó manifestado en las respuestas de los entrevistados, las mismas contrastadas a su vez con las observaciones *in situ* y las respectivas evidencias documentarias. Asimismo, se pudo confirmar **la existencia de una dualidad conjunta entre los criterios protección-confort para que se sucedan las correspondientes actividades peatonales en dicha alameda.**

Además, en las narrativas de los informantes también se pudo reconocer cualidades subjetivas atribuidas a este espacio público gracias al arbolado viario, demostrando **una tendencia en evidenciar y valorar la existencia de un filtro ambiental de bienestar como facilitador de la cotidianidad en la escena urbana del lugar de estudio.**

Por todo lo anteriormente expuesto **según la función de confort**, se pudo concluir que **el arbolado viario se comporta además como un regulador holístico de estados de bienestar al generar espacios públicos más habitables, creando una atmósfera de confort perceptivo para el usuario que transita por esta alameda.**

Los textos más relevantes se expresan en “Discusión sobre el confort del arbolado viario en el paisaje de una alameda” (Numeral 4.5.2) y en el Anexo 9 de las “Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C2 - Confort del arbolado viario”.

1.4 Objetivo específico sobre Categoría C3 - Deleite

Enseguida de haber explicado e interpretado cómo fue el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores, se pudo concluir en relación a las **funciones perceptivas de disfrute**, que los árboles vinculados a viales también cumplen con el cometido de **estrechar lazos de unión entre el hombre y el sistema verde urbano mediante experiencias accesibles con la naturaleza en el desplazamiento del peatón, incidiendo en la estética del entorno construido.** A saber, el usuario de la vereda central tiene la percepción de que **el arbolado viario realmente le brinda la oportunidad de estar en contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad**, como así quedó manifestado en las narrativas de los informantes, las mismas contrastadas a su vez con las observaciones *in*

situ y las respectivas evidencias documentarias. Además, se pudo confirmar **la existencia de una dualidad conjunta entre los criterios confort-deleite para que se sucedan las correspondientes actividades peatonales en dicha alameda.**

Asimismo, en las respuestas de los entrevistados también se pudo reconocer cualidades subjetivas atribuidas a este espacio público gracias al arbolado viario, demostrando **una tendencia en evidenciar y valorar la existencia de un filtro ambiental de disfrute como facilitador de la cotidianidad en la escena urbana del lugar de estudio.**

Por todo lo anteriormente expuesto **según la función de deleite**, se pudo concluir que **el arbolado viario se comporta además como un medio de estímulos sensoriales al impactar en la forma de experimentar la naturaleza en los espacios públicos, creando una atmósfera de disfrute perceptivo para el usuario que transita por esta alameda.**

Los argumentos más significativos se indican en “Discusión sobre el deleite del arbolado viario en el paisaje de una alameda” (Numeral 4.5.3) y en el Anexo 9 de las “Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C3 - Deleite del arbolado viario”.

2. Conclusión a nivel de marco teórico

Los 12 criterios de calidad del espacio público propuestos por Jan Gehl, tomados del libro base “Ciudades para la gente” (2014), sirvieron como punto de partida y referencia para valorar la función perceptiva del árbol en la ciudad desde la sostenibilidad y sustentabilidad, considerando que el autor lo ha incorporado tácitamente en cada uno de estos criterios. Para el caso se pudo concluir que la valoración del arbolado viario va mucho más allá de un reconocimiento objetivo, como último eslabón de la estructura verde urbana o como componente del paisaje del espacio público, sino que es capaz de suscitar dentro de un complejo conjunto de interacciones hombre-naturaleza intensas percepciones para generar espacios públicos más habitables.

3. Conclusión a nivel de la metodología

En conformidad con el libro base “Metodología de la Investigación: Las Rutas Cuantitativa, Cualitativa y Mixta” de Hernández-Sampieri & Mendoza (2018), la presente investigación se desarrolló dentro de un proceso metodológico de enfoque cualitativo, de nivel y carácter descriptivo, donde se utilizaron los métodos de análisis, documentación y hermenéutica, y las técnicas de entrevista semi-estructurada, observación *in situ* y análisis documental, con sus correspondientes instrumentos. Sobre el estudio del material cualitativo, se apeló a la triangulación de datos con el objeto de confirmar la veracidad y el valor de la información compilada y al rigor científico basado en la validez de la interpretación, que mediante un proceso secuencial y lógico de inferencias, permitió entender las cualidades de un contexto dado. Asimismo, durante el curso de la investigación se aplicó el software MAXQDA 2020. Para el caso se pudo concluir que el presente estudio cumple con los parámetros exigidos de una investigación cualitativa.

4. Conclusión a nivel de estudio de casos

El diseño de la investigación se corresponde con un estudio de casos, lo que implicó una serie de constantes verificaciones de los datos recopilados, así la investigación se enfocó más en la búsqueda de conocer la profundidad de las particularidades de la cuestión que en la amplitud de la misma, derivando en un estudio intenso de la respectiva unidad de análisis. Para el caso se pudo concluir que la elección del presente diseño de investigación facilitó la comprensión del contexto dado en su magnitud y real significado desde la percepción del usuario.

5. Conclusión a nivel de las entrevistas

La guía de entrevista fue un instrumento validado para el correspondiente levantamiento de información, que se llevó a cabo mediante la aplicación de 30 preguntas de tipo semi-estructuradas y donde participó una muestra heterogénea de 6 sujetos-residentes cerca del lugar de estudio. Además, dicha entrevista estuvo diseñada de acuerdo con las Categorías y Sub-Categorías mencionadas en el libro base “Ciudades para la gente” de Gehl (2014) según los “12 criterios de calidad en relación con el paisaje peatonal”, donde se detallan requisitos esenciales con respecto al diseño de un espacio público más habitable. Para el caso, aún cuando no se requirió de una calificación especial de los informantes, se pudo concluir que la percepción ex profeso del arbolado viario

quedó manifestada en las entrevistas como el conjunto de vivencias subjetivas desde la seguridad, el bienestar y el disfrute, para cada uno de los usuarios de esta parte de la ciudad.

6. Conclusión a nivel de evidencias documentarias

Para el caso, aún cuando las fichas de análisis documental fueron bastante escuetas, se pudo concluir que las correspondientes evidencias documentarias, junto con la observación *in situ* (guía de observación, bitácora de campo, registro de audios y fotografías), permitieron contrastar las respuestas de los entrevistados al ser analizadas e interpretadas para así comprobar el cumplimiento de los objetivos, general y específicos, de la presente investigación.

5.2 Recomendaciones

Cabe destacar que el presente trabajo de investigación se establece como una base importante para futuros estudios relacionados al arbolado viario, tanto desde una mirada cualitativa como cuantitativa, con la finalidad de abordar otros criterios de calidad también vinculados a espacios públicos habitables.

1. Recomendaciones a nivel de las preguntas de investigación

Entonces, alineándose con los objetivos se recomienda lo siguiente:

1.1 Objetivo general

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, promover la participación ciudadana (participación vecinal), como un medio para actualizar información del lugar de estudio, con relación a nuevas inquietudes y otros puntos de vista sobre criterios de calidad para un espacio público más habitable. Haciendo uso de técnicas cualitativas, como grupos focales o grupos de discusión o dinámicas de grupo, y a través de fuentes de primera mano.

1.2 Objetivo específico sobre Categoría C1 - Protección

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, preservar la disposición bilateral alternada y regular del arbolado viario de la vereda central, la misma que provoca la función perceptiva de seguridad para el criterio de calidad sobre protección, pero sin restarle visibilidad al usuario de todo el paisaje de la alameda. Evitando los obstáculos visuales desde la vereda del corredor central, como carteles de publicidad exterior, que saturan además la imagen urbana y que contribuyen con la contaminación visual.

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, trabajar el criterio de calidad del espacio público sobre protección también desde las veredas laterales y sus correspondientes bordes blandos, a fin de ampliar la percepción de seguridad que goza el área verde central a todos los demás corredores que conforman el paisaje de esta alameda. Reforzando políticas de gestión sobre el tránsito vehicular en el lugar de estudio para ayudar a atenuar la congestión del tráfico automotor y su inconveniente contaminación sonora; y generando políticas de diseño urbano sobre bordes blandos para evaluar fachadas de calles en relación a las actividades peatonales a nivel del suelo y suscitar el efecto esperado de los mismos como zonas de permanencia.

1.3 Objetivo específico sobre Categoría C2 - Confort

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, preservar la disposición bilateral alternada y regular del arbolado viario de la vereda del corredor central, la misma que provoca además la función perceptiva de bienestar para el criterio de calidad sobre confort, dado que mejora la calidad ambiental, el confort ambiental y las condiciones ambientales de la vereda central. Controlando la evolución del crecimiento y la poda correspondiente de sus copas, que proyectan sombra y refrescan el área verde central, y que brindan las condiciones de uso agradables, de socialización y de esparcimiento para la permanencia del peatón. Reestructurando su red verde mediante el diseño de un sistema verde urbano interconectado tanto a nivel distrital como interdistrital e inclusive metropolitano, que potencie los ejes verdes existentes e incorpore nuevas vías con vocación de ejes verdes; y la articulación de centralidades en redes de áreas verdes y espacios públicos con su entorno natural inmediato, para que se constituya a futuro en un corredor o cinturón verde con todos los beneficios de los servicios ambientales identificables en una ciudad. Incorporando la movilidad urbana sostenible - MUS al

sistema verde urbano desde un enfoque sostenible y sustentable sobre la base de ejes verdes como la vereda del corredor central, a saber, ciclovías y vías para el desplazamiento del peatón: espacios lineales que se conecten a través de un sistema integrado e intermodal y se basen en la accesibilidad universal, y que valoren el sol y sombra natural de sus árboles como estrategia de confort para reforzar el uso de las alternativas de la MUS, mejorando así la calidad de vida de las personas.

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, trabajar el criterio de calidad del espacio público sobre confort también desde las veredas laterales, a fin de ampliar la percepción de bienestar que goza el área verde central a todos los demás corredores que conforman el paisaje de esta alameda. Proponiendo políticas de diseño urbano sobre consideraciones de uso para la permanencia del peatón en las veredas de los corredores laterales, desde la accesibilidad universal hasta las facilidades de un mobiliario urbano *ad hoc* para dar mayor dinamismo y vitalidad a las actividades peatonales (obligatorias, opcionales y sociales) que ahí se suceden.

1.4 Objetivo específico sobre Categoría C3 - Deleite

Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Miraflores, preservar la disposición bilateral alternada y regular del arbolado viario de la vereda central, la misma que provoca además la función perceptiva de disfrute para el criterio de calidad sobre deleite, por medio de la belleza de sus ejemplares que proporcionan una identidad cultural y constituyen un bien público. Manteniendo un actualizado inventario de arbolado urbano según sus estados fenológicos, que proteja las características inherentes de esta estructura verde urbana; y reconociendo a dichos árboles de alineación como un patrimonio cultural, que responden a una necesidad de uso cotidiano dentro de una atmósfera donde se considera también el factor de la sensorialidad, y que se establecen como una imagen urbana para el distrito de Miraflores a manera de marca ciudad.

REFERENCIAS

Bibliografía

(s.f.).

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2009). *Documento para el Plan de Movilidad y Espacio Público en Lugo*. Barcelona.

Ajuntament de Barcelona. (2011). *Gestión del arbolado viario de Barcelona*. Barcelona: Hàbitat Urbà. Ajuntament de Barcelona.

Amado, J. O. (24 de Abril de 2012). Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual. *Plataforma Urbana*, 1-4. Obtenido de

https://www.researchgate.net/publication/308892869_Origenes_y_evolucion_de_l_espacio_publico_Desafios_y_oportunidades_para_la_gestion_urbana_actual

Antúnez de Mayolo, S. B. (2010). *APROXIMACIÓN AL PROYECTO SOSTENIBLE*. Lima, Perú: PUCP.

Arias Valencia, M. M., & Giraldo Mora, C. V. (octubre-diciembre de 2011). El rigor científico en la investigación cualitativa. *Revista Investigación y Educación en Enfermería*, vol. 29, núm. 3, 500-514.

Bancroft Hernández, R. A. (2014). COMPLEJIDAD Y TRANSDISCIPLINARIDAD EN EL DISEÑO URBANO: INVESTIGACIÓN Y APRENDIZAJE-ENSEÑANZA. *on the w@terfront*, 1-72.

Bauluz del Río, G. (2004). *GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO SOSTENIBLE*. Lozano Comunicación Gráfica.

Bellora, F., & Rucks, V. (2009). *CLAVES conceptuales del PAISAJE como objeto de PROYECTO arquitectónico*. Montevideo, Uruguay: Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.

Bogdan, R., & Taylor, S. J. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de Investigación*. Barcelona, España: Ediciones Paidós Ibérica S.A.

Bounoua, L., Zhang, P., Mostovoy, G., Thome, K., Masek, J., Imhoff, M., . . . Mounirou Toure, A. (2015). *NASA Research Explains Why You Should Live In A Tree-Lined City*. Washington, DC .

Brandao, P. (2011). *La Imagen de la Ciudad Estrategias de identidad y Comunicación*. Barcelona, España: Publicacions I Edicions de la Universitat de Barcelona.

- Brandão, P. (2014). DISEÑO URBANO E INTERDISCIPLINARIEDAD. *on the w@terfront*, 58-72.
- Briceño Ávila, M., & Gil Scheuren, B. (enero-junio de 2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 46, núm. 1, 11-33.
- BRICEÑO AVILA, M., CONTRERAS MIRANDA, W., & OWEN DE CONTRERAS, M. (enero-junio de 2012). ATRIBUTOS ECO-ESTÉTICOS DEL PAISAJE URBANO. *Revista Luna Azul*, núm. 34, 26-49.
- Briceño-Ávila, M. (2018). *Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana*. Ibarra: Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- CALAZA MARTINEZ, P., & IGLESIAS DÍAZ, I. (2016). *El riesgo del arbolado urbano. Contexto, concepto y evaluación*. Madrid, España: Ediciones Paraninfo S.A.
- Castillo Centeno, M. R. (4 de marzo de 2014). *Issuu*. Obtenido de Los espacios públicos de cusco: https://issuu.com/cuscostudio/docs/los_espacios_publicos_de_cusco
- Castillo Rodríguez, L., & Pastrana Falcón, J. C. (2015). Diagnóstico del arbolado viario de El Velado: composición, distribución y conflictos con el espacio construido. *Arquitectura y Urbanismo vol. XXXVI, no 2*, 93-118.
- CASTRO MONGE, E. (2010). EL ESTUDIO DE CASOS COMO METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN Y SU IMPORTANCIA EN LA DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS. *Revista Nacional de administración*, 31-54.
- Cisterna Cabrera, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación. *Theoria*, vol14, núm. 1, 61-71.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible. (2015). *TEMAS HABITAT III*. Nueva York.
- Corraliza Rodríguez, J. a. (8 de Setiembre de 2013). *issuu*. Obtenido de Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos: https://issuu.com/ciberestudiose_b/docs/emocion_y_paissaje
- CPI Compañía Peruana de Estudios de mercados y opinión pública S.A.C. (2019). Perú: Población 2019. *market report*, 1-12.
- Dwyer,, J. F., McPherson,, E. G., Schroeder,, H. W., & Rowntree, R. A. (Setiembre de 1992). ASSESSING THE BENEFITS AND COSTS OF THE. *Journal of Arboriculture*, págs. 227-234.

- Dwyer,, J. F., Schroeder,, H. W., & Gobster, P. H. (Enero de 1991). THE SIGNIFICANCE OF URBAN TREES AND FORESTS: TOWARD A DEEPER UNDERSTANDING OF VALUES. *Journal of Arboriculture*, págs. 276-284.
- Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. *Revista Austral de Ciencias Sociales* 28, 29-46.
- GEHL Architects Aps. (2002). *PUBLIC SPACES AND PUBLIC LIFE CITY OF ADELAIDE : 2002*. Adelaide.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Platt Grupo Impresor.
- Gehl, J. (19 de Mayo de 2016). *issuu*. Obtenido de La Humanización del ESPACIO URBANO:
https://issuu.com/antonio8092/docs/gehl__jan__2006__la_humanizacion_de
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *HOW TO STUDY PUBLIC LIFE*. Washington DC, Estados Unidos: Island Press.
- Gehl, J., Gemzoe, L., Kirknaes, S., & Sternhagen Sondergaard, B. (2006). *Nueva vida en la ciudad*. Arkitektens Forlag.
- Gómez Lopera, F. (2005). *Las zonas verdes como factor de calidad*.
- Gómez, M. M. (2006). *introducción a la metodología de la investigación cinética*. Brujas, Argentina: Editorial Brujas.
- GÓMEZ, N., ROJAS, A., & HIGUERAS, E. (2010). *PARÁMETROS (PS) SOSTENIBLES EN EL PLANEAMIENTO Y DISEÑO AMBIENTAL DEL ESPACIO MICROURBANO*. Venezuela.
- Groat, L. N., & Wang, D. (2013). *Architectural Research Methods*. United States of America: Wiley.
- Guarnaschelli, A. B., & Garau, A. M. (2009). *Árboles*. Buenos Aires, Argentina: Albatros.
- Hernández Sampieri, C. R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (1997). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Panamericana Formas e Impresos S.A.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (s.f.). *METODOLOGIA de la Investigación*. México D.F.: INTERAMERICANA EDITORES.

- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN: LAS RUTAS CUANTITATIVA, CUALITATIVA Y MIXTA*. Ciudad de México: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES.
- Herrera Sierra, G. A. (2017). *PRODUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: DISEÑO URBANO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y USOS SOCIALES DEL ESPACIO. EL CASO DEL FORAT DE LA VERGONYA. (Trabajo final para la obtención del grado de Master)*. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- INEI. (1993). *Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú 1961-1993*.
- Jacobs, J. (2011). *MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES*.
- Jugo Burguera, L. (2007). *Sobre el urbanismo y sus planteamientos desde el siglo XIX hasta hoy*.
- Jzara Palacios, S. P. (2009). *La Praxis de la Investigación Cualitativa*. Madrid, España: Plaza y Valdés S.A.
- Katayama Omura, R. J. (2014). *Introducción a la Investigación Cualitativa*. Lima, Perú: Fondo Editorial de la UIGV.
- Krier, R. (2015). *Architectural Journal 1960-1975*. Polonia: DE GRUYTER OPEN.
- Lima Cómo Vamos. (2018). *Encuesta Lima Cómo Vamos 2018. IX Informe de Percepción sobre Calidad de Vida en Lima y Callao*. Lima: LETTERA GRÁFICA SAC.
- Llorens, J., & Anguix, A. (2014). *Gestión Técnica del Arbolado Viario*. XVI CONGRESO NACIONAL DE ARBORIULTURA.
- Mboup, G. (2013). *STREETS AS PUBLIC SPACES AND DRIVERS OF URBAN PROSPERITY*. Nairobi: UN-Habitat.
- Mesa-Carranza, J. A., Lopez-Bernal, O., & López-Valencia, A. P. (2016). Propuesta de un sistema de indicadores para evaluar la calidad visual del paisaje urbano en asentamientos informales. *Revista de Arquitectura*, vol. 18, núm. 1, 35-47.
- Monje Álvarez, C. A. (2011). *Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa Guía Didáctica*. Neiva.
- Municipalidad de miraflores. (2016). *PLAN URBANO DISTRITAL DE MIRAFLORES 2016-2026*. Lima.
- Municipalidad de Miraflores. (s.f.). *Municipalidad de Miraflores*. Obtenido de Calles: <https://www.miraflores.gob.pe/la-ciudad/calles/>

- Municipalidad de Miraflores. (s.f.). *Municipalidad de Miraflores*. Obtenido de <https://www.miraflores.gob.pe/la-ciudad/informacion-general/>
- Municipalidad de Necochea Beneficios del arbolado de alineación. (27 de Abril de 2017). *Municipalidad de Necochea*. Obtenido de Beneficios del arbolado de alineación: <https://www.necochea.gov.ar/beneficios-del-arbolado-de-alineacion/>
- Naciones Unidas. (16 de mayo de 2018). *Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo*. Obtenido de <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- NAVARRO BELLO, G. (2003). *Una aproximación al paisaje como patrimonio cultural, identidad y constructo mental de una sociedad. Apuntes para la búsqueda de invariantes que determinen la patrimonialidad de un paisaje*. .
- Ñaupas Paitán, H., Mejía Mejía, E., Novoa Ramírez, E., & Villagómez Paucar, A. (2014). *Metodología de la Investigación Cuantitativa - Cualitativa y Redacción de la Tesis*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la U.
- Ñaupas Paitán, H., Valdivia Dueñas, M. R., Palacios Vilela, J. J., & Romero Delgado, H. E. (2018). *Metodología de la Investigación*. Bogotá, Bolivia: Ediciones de la U.
- Orrego Penagos, J. L. (23 de Enero de 2013). *YO ESTOY EN DEFENSA DE LA PUCP*. Obtenido de Notas sobre la historia del distrito de Miraflores: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2013/01/23/notas-sobre-la-historia-del-distrito-de-miraflores/>
- Oseda Gago, D., Hurtado Tiza, D. R., Zevallos Solís, L. C., Santacruz Espinoza, A., Quintana Huaccho, J. A., & Zacarías Mercado, C. M. (2018). *Métodos y técnicas de la investigación cualitativa*. Lima: Perú: Soluciones Gráficas S.A.C. .
- (2015). *PLAN DIRECTOR DEL ARBOLADO DE LA CIUDAD DE MÁLAGA*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga.
- Programa de Espacios Públicos. (2017). *LA DIMENSIÓN HUMANA EN EL ESPACIO PÚBLICO*. Santiago, Chile.
- ProQuest Ebook Central. (s.f.). *ProQuest Ebook Central*. Obtenido de <https://ebookcentral.proquest.com/auth/lib/bibliourp-ebooks/login.action?returnURL=https%3A%2F%2Febookcentral.proquest.com%2Flib%2Fbibliourp-ebooks%2Fdetail.action%3FdocID%3D4179174>

- Rangel Mora, M. (2002). *LOS CIEN.....DEL ESPACIO PUBLICO PARA LA VIDA SOCIOCULTURAL URBANA*.
- Rangel Mora, M. A. (2009). *INDICADORES DE CALIDAD DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS, PARA LA VIDA CIUDADANA, EN CIUDADES INTERMEDIAS*. Ciudad de México.
- Remesar, A. (2008). *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*.
- Rendón Gutiérrez, R. E. (2010). *ESPACIOS VERDES PÚBLICOS Y CALIDAD DE VIDA*. Sinaloa: Universidad de Guadalajara.
- Rivera Gámez, D., & Vela Cossío, F. (2016). *El legado del siglo XX Los retos para la conservación del patrimonio arquitectónico moderno en el Perú*. Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid.
- Rotherham, I. D. (2010). THOUGHTS ON THE POLITICS AND ECONOMICS OF URBAN STREET TREES. *Arboricultural Journal 2010, Vol. 33,*, págs. 69-75.
- Rueda. (2007). *Libro Verde de Medio Ambiente Urbano*.
- Rueda, S. (2008). *El Urbanismo ecológico*.
- Salvador Palomo, P. J. (2003). *La Planificación verde en las ciudades*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.
- Sergi Valera, E. P. (1994). *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental**. Barcelona, España: Anuario de Psicología.
- Sorrel, C. (9 de Agosto de 2015). *Fast Company*. Obtenido de NASA Explains Why You Should Live On A Tree-Lined Street–And A Tree-Lined City: <https://www.fastcompany.com/3050554/nasa-explains-why-you-should-live-on-a-tree-lined-street-and-a-tree-lined-city>
- Stott, L., & Ramil, X. (2014). *Metodología para el desarrollo de estudios de caso para el desarrollo de*. Madrid, España: Centro de Innovación en Tecnología para el Desarrollo Humano - itdUPM.
- Supo, J. (2012). *Seminarios de Investigación Científica*.
- Tam Málaga, J., Vera, G., & Oliveros Ramos, R. (2008). *Tipos, Métodos y Estrategias de Investigación Científica*.
- Vargas Beal, X. (2011). *¿Cómo hacer investigación cualitativa?* México: ETXETA, SC.

Velásquez Marea, C. V., & Bravo Morales, G. C. (2007). *Análisis psico-ambiental de los espacios públicos urbanos: plazas y parques*. Porto Alegre: Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído.

Zaida Muxí, J. B. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.

ANEXOS

Anexo 1: Declaración de autenticidad

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y NO PLAGIO

DECLARACIÓN DEL GRADUANDO

Por el presente, el graduando: (Apellidos y nombres)

De la Torre Punte, María Elena

en condición de egresado del Programa de Posgrado:

Maestría en Arquitectura y

deja constancia que ha elaborado la tesis intitulada:

Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público. Estudio de casos: vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021.

Declara que el presente trabajo de tesis ha sido elaborado por el mismo y no existe plagio/copiade ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (texto, tesis, revista, congreso o similar) presentado por cualquier persona natural o jurídica ante cualquier institución académica, de investigación, profesional o similar.

Deja constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajode investigación, por lo que no ha asumido como suyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o del internet.

Asimismo, ratifica que es plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asume la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento y también es consciente de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, el graduando se somete a lo dispuesto en las normas de la Universidad Ricardo Palma y los dispositivos legales vigentes.

Firma del graduando

Fecha

Anexo 2: Matriz metodológica

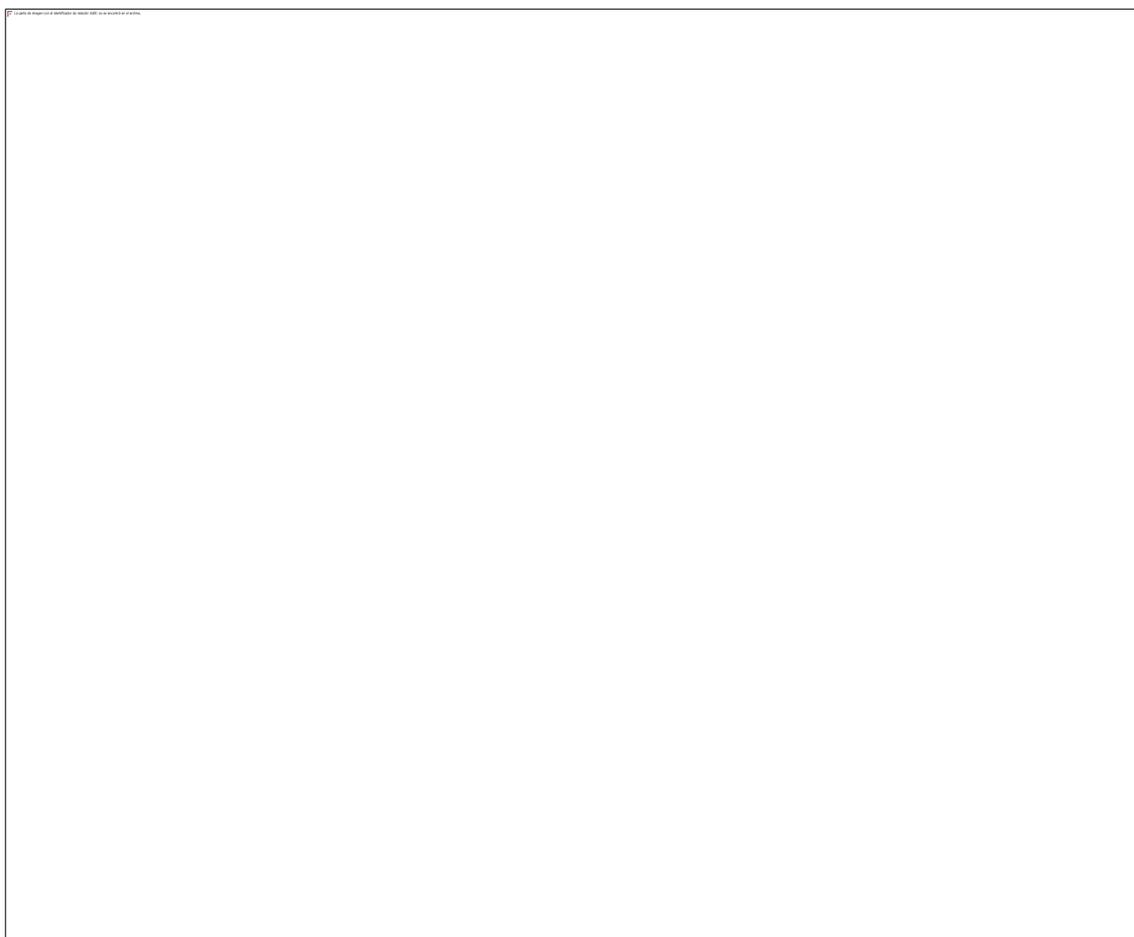
Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público. Estudio de casos: vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021								
Objetivo General	Objetivos Específicos	Variable	Categorías	Sub Categorías	Métodos	Unidad deAnálisis	Técnicas	Instrumentos
Describir e interpretar de qué manera se desarrolla la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021	Detallar e interpretar cómo es la protección del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021	Arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público	C1 Protección	SC1C1 Protección del tránsito y accidentes: sensación de seguridad física a los peatones SC2C1 Protección del crimen y violencia: sensación de seguridad perceptiva en los espacios públicos SC3C1 Protección de experiencias sensoriales desagradables: sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación	M1 Análisis M2 Inducción M3 Hermenéutica	Usuarios - peatones que se desplazan por la cuadra 7 de la alameda José Pardo - Miraflores: Residente del Sector B4 del distrito de Miraflores	T1 Entrevista T2 Observación de campo T3 Análisis documental	I1 Guía de entrevista I2 Guía de observación de campo I3 Ficha de análisis documental
	Establecer e interpretar cómo es el confort del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021		C2 Confort	SC1C2 Oportunidades para caminar y andaren bicicleta SC2C2 Oportunidades para pararse y permanecer SC3C2 Oportunidades para sentarse SC4C2 Oportunidades para mirar y observar SC5C2 Oportunidades para hablar y escuchar SC6C2 Oportunidades para jugar y hacer ejercicio				
	Explicar e interpretar cómo es el deleite del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público según vecinos de la alameda José Pardo, cuadra 7 - Miraflores 2021		C3 Placer	SC1C3 Percepción de la escala humana SC2C3 Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima y la naturaleza SC3C3 Oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas				

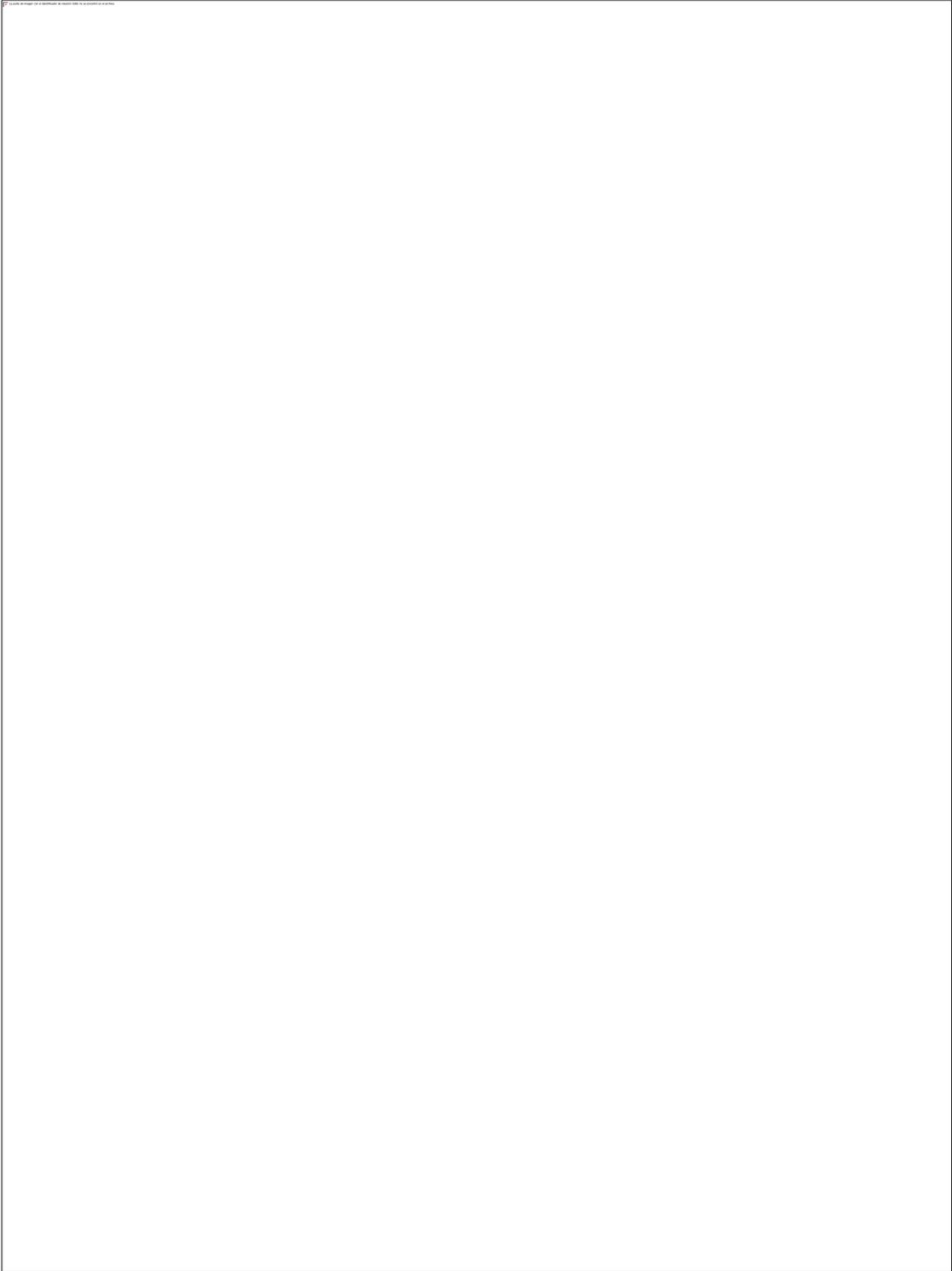
Libros base: "Ciudades para la gente" de Gehl (2014); "Metodología de la Investigación: Las Rutas Cuantitativa, Cualitativa y Mixta" de Hernández-Sampieri & Mendoza (2018).

Anexo 3: Matriz de operacionalización

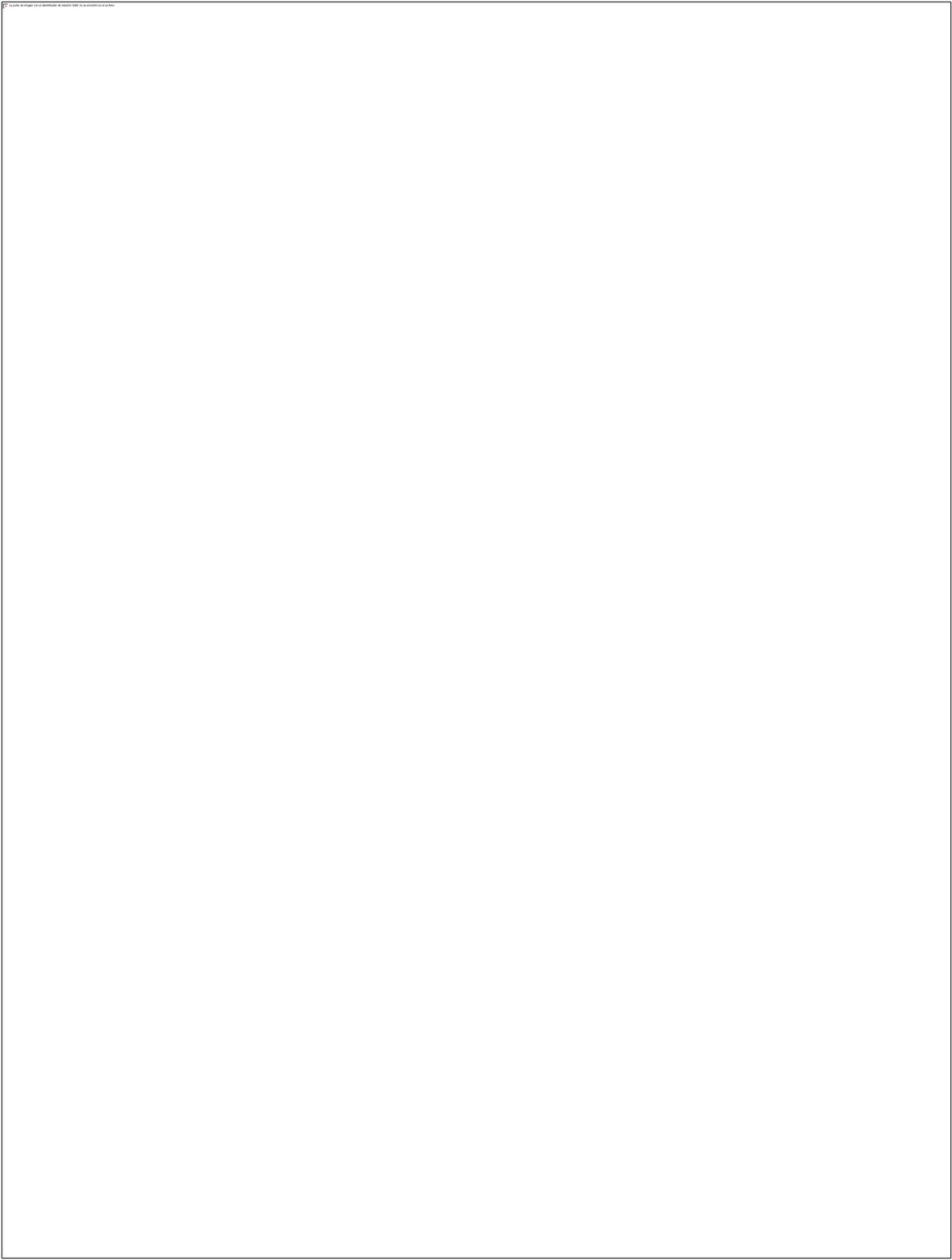
The image shows a large, empty rectangular box that is intended to contain the operationalization matrix. The box is currently blank, with no text or data visible inside it.

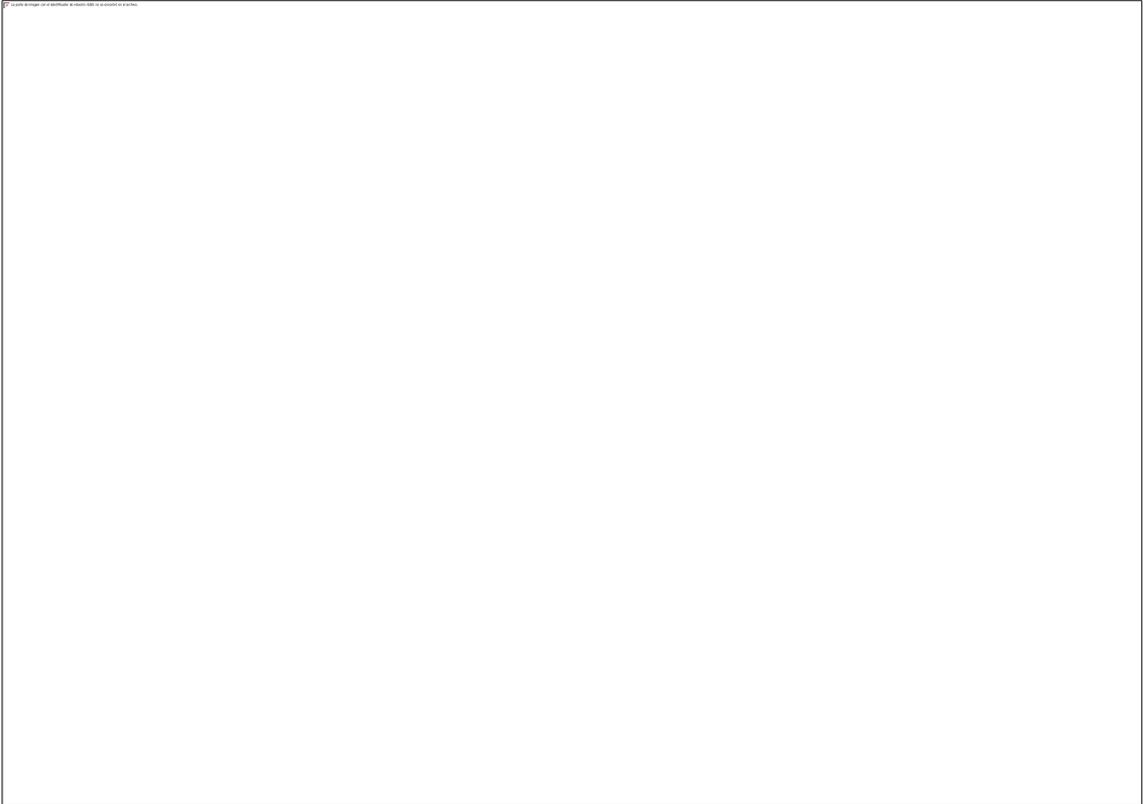
Anexo 4: Validación de instrumento

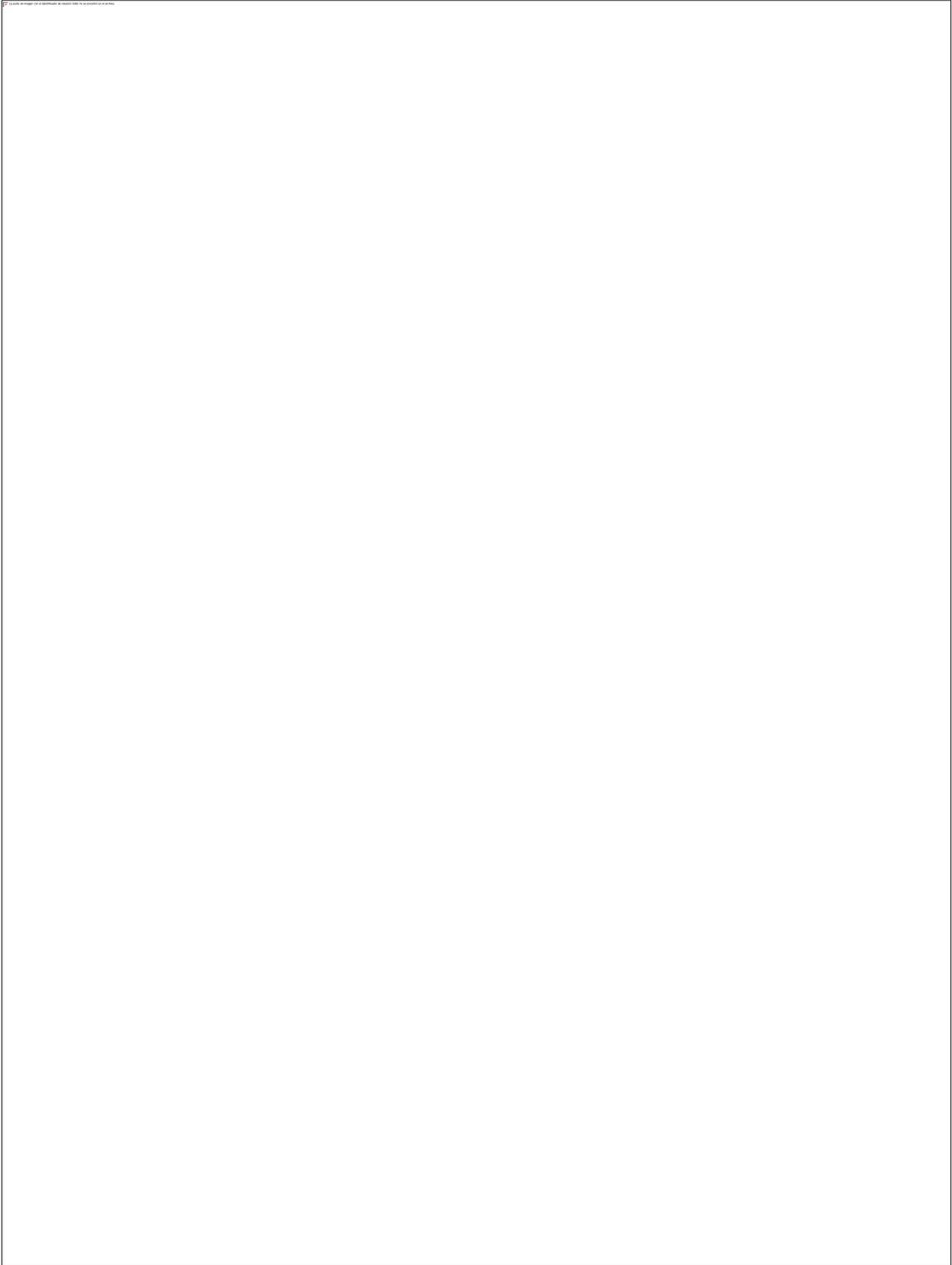












Anexo 5: Instrumento de la investigación. Guía de la entrevista semi-estructurada

Residente del Sector B4 del distrito de Miraflores

Entrevista N°	
Fecha:	Hora inicio:
Entrevistada/o:	Hora término:
Sexo:	
Edad:	

Buenos días, mi nombre es María Elena De la Torre Puente, el objetivo de esta entrevista es conocer la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje de la **alameda José Pardo, cuadra 7**, con el propósito de realizar el trabajo de recolección de información en campo para mi investigación de Maestría en Arquitectura y Sostenibilidad.

Introducción

- 1) **¿Cuándo se desplaza por esta alameda, suele hacerlo como: *peatón* () o *deportista* ()? ¿Cuál corredor utiliza con mayor frecuencia: *las veredas laterales* () o *la vereda central* ()? ¿Por qué?**
-

Protección

- 2) **¿Cuál de los corredores de esta alameda considera que se percibe mayor protección: *las veredas laterales* () o *la vereda central* ()? ¿Por qué?**
-

Sobre el tránsito y accidentes:

- 3) **¿Qué sensación le causa el tráfico automotor? ¿Cree que es igual en todos los corredores? ¿Por qué?**
-

- 4) **¿Cómo considera la sensación de seguridad física en la vereda central con el arbolado viario?**
-

- 5) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en la protección del tránsito vehicular en la vereda central?**
-

Sobre el crimen y violencia:

- 6) **¿Se siente seguro al desplazarse como *peatón* / *deportista*? ¿Por qué?**
-

- 7) **¿Cómo considera la sensación de seguridad perceptiva en la vereda central con el arbolado viario?**
-

- 8) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en la protección de la violencia en la vereda central?**
-

Sobre experiencias sensoriales desagradables:

- 9) **¿Suele también desplazarse en días de *mucha lluvia* (), *mucho sol* (), *mucho viento* ()? ¿Qué sensación le causa? ¿Cree que es igual en todos los corredores? ¿Por qué?**
-

- 10) **¿Cómo considera la sensación de seguridad ante efectos de climas extremos y contaminación (*aire y ruido*) en la vereda central con el arbolado viario?**
-

Confort

- 11) **¿Cuál de los corredores de esta alameda considera que se percibe mayor sensación de bienestar: *las veredas laterales* () o *la vereda central* ()? ¿Por qué?**
-

Sobre oportunidades para caminar y andar en bicicleta:

- 12) **¿Cómo considera al área verde central para desplazarse o pasear? ¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

- 13) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el confort para transitar por la vereda central?**
-

Sobre oportunidades para pararse y permanecer un rato:

- 14) **¿En qué circunstancias utiliza el área verde central? ¿Con qué frecuencia suele hacerlo? ¿Cuánto tiempo suele permanecer?**
-

- 15) **¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

- 16) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el confort para permanecer en la vereda central?**
-

Sobre oportunidades para sentarse:

- 17) **¿Cómo considera al mobiliario urbano del área verde central? ¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

- 18) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el confort para sentarse en la vereda central?**
-

Sobre oportunidades para mirar y observar:

- 19) **¿Cuándo observa su entorno inmediato, considera que existen vistas interesantes? ¿Por qué?**
-

- 20) **¿Cómo considera la percepción del arbolado viario en el área verde central? ¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

Sobre oportunidades para hablar y escuchar:

- 21) **¿Cómo considera al área verde central para entablar una conversación? ¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

- 22) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el confort para conversar en la vereda central?**
-

Sobre oportunidades para jugar y hacer ejercicio:

- 23) **¿Cómo considera al área verde central para ejercitarse como deportista? ¿Experimenta alguna sensación de bienestar o beneficio? ¿Por qué?**
-

- 24) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el confort para jugar y/o ejercitarse en la vereda central?**
-

Deleite

- 25) **¿Cuál de los corredores de esta alameda considera que se percibe mayor disfrute o satisfacción visual: *las veredas laterales* () o *la vereda central* ()? ¿Por qué?**
-

Sobre la percepción de la escala humana:

- 26) **¿Experimenta algún grado de satisfacción o disfrute al desplazarse por el área verde central y observar su entorno inmediato como: *árboles* (), *edificios* (), *fachadas* (), *otros* ()? ¿Por qué?**
-

Sobre oportunidades para disfrutar aspectos positivos del clima y la naturaleza:

- 27) **¿Cuándo se desplaza por el área verde central suele disfrutar de los aspectos positivos del clima como: *sol y sombra* (), *calor y fresco* (), *brisa* ()? ¿Por qué?**
-

- 28) **¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el deleite del clima y la naturaleza en la vereda central?**
-

Sobre oportunidades para mirar cualidades estéticas y tener experiencias sensoriales positivas:

- 29) **¿Qué le transmite el área verde central? ¿Considera que los árboles como elementos naturales influyen en el deleite de las experiencias sensoriales positivas en la vereda central?**
-

- 30) **¿Qué sensación experimenta al contacto con la naturaleza? ¿Cree que es igual en todos los corredores? ¿Por qué?**
-

**Anexo 6: Instrumento de la investigación. Guía de observación - bitácora de campo
- registros**

Fecha:		Hora de inicio:	
Lugar:		Hora de término	
Participante: <i>Peatón</i> () o <i>Deportista</i> () o <i>Lugar de Estudio</i> ()			
Descripción de observaciones en relación a la percepción del arbolado viario en la calidad del paisaje del espacio público de la avenida José Pardo y a las categorías:			
Protección	Confort	Placer	
Observación:			
Conclusiones:			

Anexo 7: Instrumento de la investigación. Ficha de análisis documental

Documentos	Categorías y Sub-Categorías	Resultado

Anexo 8: Transcripción de datos de la investigación

Color	Nombre del documento	Código	Segmento
•	ENTREVISTA 1	NOMBRE	ENTREVISTA 1
•	ENTREVISTA 1	SEXO	MASCULINO
•	ENTREVISTA 1	EDAD	55
•	ENTREVISTA 1	UNIDAD DE ANÁLISIS	PEATÓN - RB1
•	ENTREVISTA 1	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021
•	ENTREVISTA 1	C1 - Protección	<p>Voy de peatón porque saco a pasear a mi perro de raza Jack Russell Terrier tres veces al día, él es muy dinámico y necesito jardines y árboles por donde pueda andar y yo sentirme bien paseándolo y esto se encuentra sólo en la vereda central. Definitivamente la vereda central, como le comentaba, necesito un espacio donde mi perro pueda andar sin problema, si bien lo llevo con cadena, si no hay mucha gente suelo soltarle la cadena y él va más libre, y la vereda central nos da ese espacio, entre la parte peatonal, los jardines y árboles. El tráfico en Miraflores es un caos a toda hora, existen las filas de autos tratando de pasar y más en esta cuadra donde hay semáforos, apenas cambia la luz a ámbar meten sus carros sin percatarse que los peatones estamos caminando, es una inseguridad total. Me pareciera que por la parte central es más tranquila y se siente más protección, puede ser también porque la parte central es mucho más ancha y espaciosa que las veredas laterales que son de mucho menor anchura. Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar creo que sí es más seguro que en las veredas laterales. Claro que influyen, esa sensación de robustez da una protección de que algún vehículo se pueda meter en la parte central, crea como una barrera natural de protección, creo que por ello vemos más niños caminando por la parte central que por las veredas, así también el tránsito de bicicletas, pero esto último ya está incomodando. Sí, normalmente por donde transita mayor cantidad de personas siempre hay la sensación de seguridad, además siempre hay personal de serenazgo caminando por la alameda central. Por las noches que también saco a mi perro, además de contar con el alumbrado público de la avenida, la parte central tiene las farolas y está mucho mejor iluminada que las veredas laterales. Claro que influyen, esa sensación de robustez da una protección de que algún vehículo se pueda meter en la parte central, crea como una barrera natural de protección, creo que por ello vemos más niños caminando por la parte central que por las veredas, así también el tránsito de bicicletas, pero esto último ya está incomodando. Sí, normalmente por donde transita mayor cantidad de personas siempre hay la sensación de seguridad, además siempre hay personal de serenazgo caminando por la alameda central. Por las noches que también saco a mi perro, además de contar con el alumbrado público de la avenida, la parte central tiene las farolas y está mucho mejor iluminada que las veredas laterales. En la parte central se tiene y se siente más seguridad. Creo que todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda para caminar más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa. Sí, algunas personas dirán que detrás de un árbol se puede esconder alguien de mal vivir, pero creo que es todo lo contrario. Más bien, los árboles dan protección y cobijo al transeúnte porque los árboles no se encuentran pegados para crear un espacio para esconder a alguien. Todo lo contrario, los árboles sí crean esta sensación de protección es porque están con una separación que permite también poder ver de un lado de la alameda central al otro lado, y la delincuencia mayormente busca espacios cerrados y escondidos. Sacar a mi mascota es un compromiso que no puedo eludir, no importa el estado del clima, salvo ahora por la pandemia que sea toque de queda. Creo que en días de lluvia y sol, los árboles dan un techo para la protección, si es día de sol, se siente mucho más fresco con su sombra, y si es día de lluvia siempre hay protección. Para los días de fuerte viento, si bien las ramas de los árboles se baten pero creo que dan una sensación de acompañamiento. Por ejemplo, en días de fuerte viento creo que mi mascota lo disfruta aún más. Como ve, no es igual en todos los corredores, siempre es mejor por el centro. Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos que estando en las veredas laterales, allí prácticamente los cláxones de los carros están casi a un metro de distancia de uno. En cambio en la parte central los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto. Por las noche por ejemplo, el destello de los autos en las veredas laterales es fuertísimo, casi ciega, no ocurriendo lo mismo en la parte central gracias al arbolado. La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín que botan los autos y más los de servicio público.</p>
•	ENTREVISTA 1	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	<p>El tráfico en Miraflores es un caos a toda hora, existen las filas de autos tratando de pasar y más en esta cuadra donde hay semáforos, apenas cambia la luz a ámbar meten sus carros sin percatarse que los peatones estamos caminando, es una inseguridad total. Me pareciera que por la parte central es más tranquila y se siente más protección, puede ser también porque la parte central es mucho más ancha y espaciosa que las veredas laterales que son de mucho menor anchura.</p> <p>Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar creo que sí es más seguro que en las veredas laterales.</p> <p>Claro que influyen, esa sensación de robustez da una protección de que algún vehículo se pueda meter en la parte central, crea como una barrera natural de protección, creo que por ello vemos más niños caminando por la parte central que por las veredas, así también el tránsito de bicicletas, pero esto último ya está incomodando.</p>
•	ENTREVISTA 1	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	<p>Sí, normalmente por donde transita mayor cantidad de personas siempre hay la sensación de seguridad, además siempre hay personal de serenazgo caminando por la alameda central. Por las noches que también saco a mi perro, además de contar con el alumbrado público de la avenida, la parte central tiene las farolas y está mucho mejor iluminada que las veredas laterales.</p> <p>En la parte central se tiene y se siente más seguridad. Creo que todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda para caminar más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa.</p> <p>Sí, algunas personas dirán que detrás de un árbol se puede esconder alguien de mal vivir, pero creo que es todo lo contrario. Más bien, los árboles dan protección y cobijo al transeúnte porque los árboles no se encuentran pegados para crear un espacio para esconder a alguien. Todo lo contrario, los árboles sí crean esta sensación de protección es porque están con una separación que permite también poder ver de un lado de la alameda central al otro lado, y la delincuencia mayormente busca espacios cerrados y escondidos.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 1 	<p>C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables</p>	<p>Sacar a mi mascota es un compromiso que no puedo eludir, no importa el estado del clima, salvo ahora por la pandemia que sea toque de queda. Creo que en días de lluvia y sol, los árboles dan un techo para la protección, si es día de sol, se siente mucho más fresco con su sombra, y si es día de lluvia siempre hay protección. Para los días de fuerte viento, si bien las ramas de los árboles se baten pero creo que dan una sensación de acompañamiento. Por ejemplo, en días de fuerte viento creo que mi mascota lo disfruta aún más. Como ve, no es igual en todos los corredores, siempre es mejor por el centro.</p> <p>Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos que estando en las veredas laterales, allí prácticamente los cláxones de los carros están casi a un metro de distancia de uno. En cambio en la parte central los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto. Por las noche por ejemplo, el destello de los autos en las veredas laterales es fuertísimo, casi ciega, no ocurriendo lo mismo en la parte central gracias al arbolado. La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín que botan los autos y más los de servicio público.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 1 	<p>C2 - Confort</p>	<p>Definitivamente en la parte central se percibe mayor bienestar. Para mí se convierte no sólo en tránsito para pasear a mi mascota sino en el disfrute del confort que ofrece este espacio por el hecho de estar rodeado de vida, tanto de los árboles como de las plantas y los jardines, como también por las personas que usan esta vía, todo esto forma parte del bienestar de este espacio. Me pareciera que las veredas laterales es para la gente que está más apurada, como que están buscando más los servicios como bancos, tiendas, otros comercios, como que al caminar por las veredas laterales sienten que los servicios los tienen más a la mano. A los que vamos por la parte central, creo que lo vemos como un paseo. Como mencioné, en mi caso es pasear a mi mascota y la vereda central cumple muy bien este cometido, porque definitivamente en las veredas laterales no tendría la oportunidad de poder soltar a mi mascota, es más tendría que tenerla más pegada a mi cuerpo por el hecho de los vehículos que pasan muy pegados a la vereda y de las personas que caminan por allí. Definitivamente el caminar por la parte central es más libre, hay hasta una mejor sensación de aire y bienestar, ya que en las veredas laterales los escapes de los autos están a menos de un metro de uno. Definitivamente sí, no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta como desconectado por momentos de la cotidianeidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido. Por ejemplo, no he visto pajaritos en las veredas laterales, en cambio en la central uno se puede sentar en las bancas y los verá allí buscando comida y cobijándose en los árboles, incluso he visto ardillas en los árboles, mi mascota fue el que las vio. Normalmente en casa nos turnamos para sacar a la mascota, unas tres veces al día mínimo, cada salida dura entre 30 a 45 minutos. En muchas ocasiones si no hay mucha gente, normalmente muy temprano, suelto a mi mascota, él está entrenado para no alejarse más allá de unos 10 metros, es cuando a veces me siento en las bancas y allí he podido apreciar a las ardillas, palomas, pajaritos. En otras ocasiones me he encontrado con amistades y sobreparamos la marcha para conversarnos un rato, lo que sucede es que por la pandemia es preferible no conversar mucho rato y guardar las distancias. Sí, por supuesto, el caminar es uno de los mejores ejercicios que ayudan a la presión y al corazón. El salir a caminar con mi mascota es un momento que lo tomo como relax y no como una obligación, y la vereda central se presta para ello por el confort que nos dan sus árboles. Sí, por supuesto que sí, los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima, y aquí en Miraflores la garúa en el invierno es intensa. Creo también que un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo. Las bancas y la iluminación existentes, creo que son suficientes y dan beneficio porque tienen un valor utilitario, y por las noches las farolas crean un ambiente muy agradable en la alameda central con un contraste de luz y sombra. Aunque creo que debería haber un tacho especial para las heces de los perros para no estar paseando por todos lados las bolsas, finalmente terminan en los basureros instalados, pero creo que no debería ser allí el lugar para depositarlos. También creo que debería considerarse tener algún tipo de valla para que no pasen las carretillas de los heladeros o panaderos, ya que hay horas en que se tiene a más de cinco carretillas en la misma cuadra y obvio obstaculizan el espacio, quizá reglamentarlos o que tengan un lugar donde estacionarse. Quizás también podría haber algún tipo de mesas, como en otros países, ya que he visto a personas que sacan sus loncheras para comer en la alameda. Sí, los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse en el centro de la alameda, porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada. Sí, ver a través de los árboles una ciudad apurada y observar cómo la gente se mueve en los diferentes corredores también es interesante, o ver la perspectiva de los árboles en la alameda central y como sus copas se entrecruzan y abrazan entre sí creando un confortable ambiente interior es muy agradable. Cuando estoy en este entorno, al estar en medio de un jardín con árboles y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central, una ciudad para el disfrute, las flores he podido apreciarlas como van saliendo y ver a los residentes de esta zona como son ardillas y aves. Algunas veces he llegado a pensar en qué pasaría si a la alameda central le podamos los árboles, esta sería totalmente árida y nada confortable, y pasarían a tener prioridad las vistas del cemento, de los ómnibus y del smog. Ahí me doy cuenta mejor de que la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles. En algunas ocasiones me encuentro con amistades y aún yo paseando a mi mascota nos poníamos a conversar un rato, otras veces sentado en una banca y la persona a mi lado me comentaba del clima o de deportes, ahora con la pandemia no se da por el distanciamiento. El ser humano es sociable por naturaleza y un comentario habitual es el primer paso a la sociabilización, y este espacio central se presta para experimentar los beneficios de contar con mobiliario urbano y sus árboles que nos dan confort ambiental. En las veredas laterales las personas que conversan son las que van acompañadas, pero no se da que entablen conversación con su prójimo más cercano. Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación, ya que nos brindan seguridad y confort. Cuando he salido por las mañanas, he visto a muchos deportistas corriendo por este espacio central, no me parece haber visto a nadie corriendo por las veredas laterales, si fuese así es que ya era para voltear hacia alguna calle lateral. También he visto a varios deportistas hacer sus estiramientos apoyados en las bancas, definitivamente creyera que esta es el área indicada, trotar por aquí les permite tener el espacio necesario para poder abrirse y no molestar a otras personas. Otro tipo de deportista que he visto y están en aumento son los ciclistas, como deportista y no sólo como usuario de bicicleta, estos deportistas se ejercitan a mayor velocidad y eso sí representa un problema para los que estamos con nuestras mascotas o niños que también circulamos por aquí. Yo no practico ningún deporte por la vereda central, pero sí creo que este espacio ofrece muchas oportunidades a los diferentes deportistas para ejercitarse, sobre todo bien temprano por las mañanas para que experimenten el máximo bienestar en su práctica habitual. Claro que sí, estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud. Entiéndase por deportistas a caminantes, trotadores y ciclistas, porque no hay espacio destinado para la práctica de algún deporte grupal o para hacer yoga o inclusive para el juego.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 1 	<p>C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta</p>	<p>Como mencioné, en mi caso es pasear a mi mascota y la vereda central cumple muy bien este cometido, porque definitivamente en las veredas laterales no tendría la oportunidad de poder soltar a mi mascota, es más tendría que tenerla más pegada a mi cuerpo por el hecho de los vehículos que pasan muy pegados a la vereda y de las personas que caminan por allí. Definitivamente el caminar por la parte central es más libre, hay hasta una mejor sensación de aire y bienestar, ya que en las veredas laterales los escapes de los autos están a menos de un metro de uno.</p> <p>Definitivamente sí, no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta como desconectado por momentos de la cotidianeidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido. Por ejemplo, no he visto pajaritos en las veredas laterales, en cambio en la central uno se puede sentar en las bancas y los verá allí buscando comida y cobijándose en los árboles, incluso he visto ardillas en los árboles, mi mascota fue el que las vio.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ENTREVISTA 1 	<p>C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para</p>	<p>Normalmente en casa nos turnamos para sacar a la mascota, unas tres veces al día mínimo, cada salida dura entre 30 a 45 minutos. En muchas ocasiones si no hay mucha gente, normalmente muy temprano, suelto a mi mascota, él está entrenado para no alejarse más allá de unos 10 metros, es cuando a veces me siento en las bancas y allí he podido apreciar a las ardillas, palomas, pajaritos. En otras ocasiones me he encontrado con amistades y sobreparamos la marcha para conversarnos un rato, lo que sucede es que por la pandemia es preferible no conversar mucho rato y guardar las distancias.</p>

	pararse y permanecer un rato	<p>Sí, por supuesto, el caminar es uno de los mejores ejercicios que ayudan a la presión y al corazón. El salir a caminar con mi mascota es un momento que lo tomo como relax y no como una obligación, y la vereda central se presta para ello por el confort que nos dan sus árboles.</p> <p>Sí, por supuesto que sí, los árboles de la vereda central nos dan cobijo y protección contra el clima, para días con mucho sol o con nuestra típica llovizna limeña, los árboles nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima, y aquí en Miraflores la garúa en el invierno es intensa. Creo también que un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo.</p>
● ENTREVISTA 1	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	<p>Las bancas y la iluminación existentes, creo que son suficientes y dan beneficio porque tienen un valor utilitario, y por las noches las farolas crean un ambiente muy agradable en la alameda central con un contraste de luz y sombra. Aunque creo que debería haber un tacho especial para las heces de los perros para no estar paseando por todos lados las bolsas, finalmente terminan en los basureros instalados, pero creo que no debería ser allí el lugar para depositarlos. También creo que debería considerarse tener algún tipo de valla para que no pasen las carretillas de los heladeros o panaderos, ya que hay horas en que se tiene a más de cinco carretillas en la misma cuadra y obvio obstaculizan el espacio, quizá reglamentarlos o que tengan un lugar donde estacionarse. Quizás también podría haber algún tipo de mesas, como en otros países, ya que he visto a personas que sacan sus loncheras para comer en la alameda.</p> <p>Sí, los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse en el centro de la alameda, porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada.</p>
● ENTREVISTA 1	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>Sí, ver a través de los árboles una ciudad apurada y observar cómo la gente se mueve en los diferentes corredores también es interesante, o ver la perspectiva de los árboles en la alameda central y como sus copas se entrecruzan y abrazan entre sí creando un comfortable ambiente interior es muy agradable.</p> <p>Cuando estoy en este entorno, al estar en medio de un jardín con árboles y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central, una ciudad para el disfrute, las flores he podido apreciarlas como van saliendo y ver a los residentes de esta zona como son ardillas y aves. Algunas veces he llegado a pensar en qué pasaría si a la alameda central le podamos los árboles, esta sería totalmente árida y nada comfortable, y pasarían a tener prioridad las vistas del cemento, de los ómnibus y del smog. Ahí me doy cuenta mejor de que la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles</p>
● ENTREVISTA 1	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	<p>En algunas ocasiones me encuentro con amistades y aún yo paseando a mi mascota nos poníamos a conversar un rato, otras veces sentado en una banca y la persona a mi lado me comentaba del clima o de deportes, ahora con la pandemia no se da por el distanciamiento. El ser humano es sociable por naturaleza y un comentario habitual es el primer paso a la sociabilización, y este espacio central se presta para experimentar los beneficios de contar con mobiliario urbano y sus árboles que nos dan confort ambiental. En las veredas laterales las personas que conversan son las que van acompañadas, pero no se da que entablen conversación con su prójimo más cercano.</p> <p>Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero la atmosfera del lugar invita a la abstracción y al disfrute, para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación, ya que nos brindan seguridad y confort.</p>
● ENTREVISTA 1	C2 - Confort. SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	<p>Cuando he salido por las mañanas, he visto a muchos deportistas corriendo por este espacio central, no me parece haber visto a nadie corriendo por las veredas laterales, si fuese así es que ya era para voltear hacia alguna calle lateral. También he visto a varios deportistas hacer sus estiramientos apoyados en las bancas, definitivamente creyera que esta es el área indicada, trotar por aquí les permite tener el espacio necesario para poder abrirse y no molestar a otras personas. Otro tipo de deportista que he visto y están en aumento son los ciclistas, como deportista y no sólo como usuario de bicicleta, estos deportistas se ejercitan a mayor velocidad y eso sí representa un problema para los que estamos con nuestras mascotas o niños que también circulamos por aquí. Yo no practico ningún deporte por la vereda central, pero sí creo que este espacio ofrece muchas oportunidades a los diferentes deportistas para ejercitarse, sobre todo bien temprano por las mañanas para que experimenten el máximo bienestar en su práctica habitual.</p> <p>Claro que sí, estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud. Entiéndase por deportistas a caminantes, trotadores y ciclistas, porque no hay espacio destinado para la práctica de algún deporte grupal o para hacer yoga o inclusive para el juego.</p>
● ENTREVISTA 1	C3 - Deleite	<p>Diría que el área central, si bien desde las veredas laterales se puede ver hacia el espacio central, creo que los que transitan por allí van más enfrascados en los servicios que da la ciudad. En cambio, los que vamos por el centro de la alameda, o sea paseando o de paso para otro lugar, definitivamente disfrutamos más de un espacio como la vereda central, que se percibe como un espacio seguro, amable y compartido con otras personas que están mayormente con la misma dinámica del disfrute de sensaciones visuales agradables, principalmente por la perspectiva de sus árboles, separándonos de los bloques de edificios altos de la avenida Pardo. Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort. Las edificaciones que nos rodean son edificios muy altos, que hacen sentirnos aplastados, nos hacen sentir pequeños. Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute. Sí, por supuesto y se siente las diferencias en un día de sol sobre todo de verano. Primero que los colores de la naturaleza se ven más vívidos, los árboles nos dan espacios de sol y sombra, uno elige, o puede ir caminando y pasando entre los rayos del sol o por la sombra de los árboles. Esto también se percibe como una sensación de calor y fresco, muy propio del distrito de Miraflores, donde al atardecer justamente se disfruta de espacios más frescos y el cielo se tiñe de unos colores maravillosos, acompañado con la perspectiva de los árboles de la alameda que apunta hacia el horizonte del mar en línea recta. Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte, sol durante el día y al atardecer frescor pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo con una neblina perenne y los árboles nos protegen de la llovizna que se produce con más fuerza en el distrito, para poder disfrutar también del tiempo. A lo largo de la entrevista, he podido reflexionar sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta comfortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario. Creo que los animales valoran más la naturaleza que los seres humanos, por ello creo que mi mascota ama salir de paseo. Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio. El espacio central al dar seguridad y confort al transeúnte, me permite percibir y disfrutar mejor la naturaleza, con más gusto, ya no solo viéndola sino siendo parte de ella. Esta sensación no es igual en todos los corredores, porque si bien desde los corredores laterales se tiene una vista de los árboles del área verde central, esta interacción se queda solamente en una observación a la distancia, más no se experimenta la sensación de disfrute que definitivamente sí se percibe en la vereda central al ser parte de esta como peatón o deportista.</p>

• ENTREVISTA 1	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort. Las edificaciones que nos rodean son edificios muy altos, que hacen sentirnos aplastados, nos hacen sentir pequeños. Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute.
• ENTREVISTA 1	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Sí, por supuesto y se siente las diferencias en un día de sol sobre todo de verano. Primero que los colores de la naturaleza se ven más vívidos, los árboles nos dan espacios de sol y sombra, uno elige, o puede ir caminando y pasando entre los rayos del sol o por la sombra de los árboles. Esto también se percibe como una sensación de calor y fresco, muy propio del distrito de Miraflores, donde al atardecer justamente se disfruta de espacios más frescos y el cielo se tiñe de unos colores maravillosos, acompañado con la perspectiva de los árboles de la alameda que apunta hacia el horizonte del mar en línea recta. Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte, sol durante el día y al atardecer frescor pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo con una neblina perenne y los árboles nos protegen de la llovizna que se produce con más fuerza en el distrito, para poder disfrutar también del tiempo.
• ENTREVISTA 1	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas	A lo largo de la entrevista, he podido reflexionar sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta confortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario. Creo que los animales valoran más la naturaleza que los seres humanos, por ello creo que mi mascota ama salir de paseo. Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio. El espacio central al dar seguridad y confort al transeúnte, me permite percibir y disfrutar mejor la naturaleza, con más gusto, ya no solo viéndola sino siendo parte de ella. Esta sensación no es igual en todos los corredores, porque si bien desde los corredores laterales se tiene una vista de los árboles del área verde central, esta interacción se queda solamente en una observación a la distancia, más no se experimenta la sensación de disfrute que definitivamente sí se percibe en la vereda central al ser parte de esta como peatón o deportista.
• ENTREVISTA 1	Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos
• ENTREVISTA 2	NOMBRE	ENTREVISTA 2
• ENTREVISTA 2	SEXO	FEMENINO
• ENTREVISTA 2	EDAD	38
• ENTREVISTA 2	UNIDAD DE ANÁLISIS	DEPORTISTA - RB2
• ENTREVISTA 2	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021
• ENTREVISTA 2	C1 - Protección	Circulo por la alameda como deportista, suelo ir en bicicleta y casi siempre voy por el corredor central porque es más amplio y espacioso. Hay varias vías por las que se puede ir si está muy concurrido el corredor central, ejemplo la pista, pero no es tan seguro debido a la cantidad de buses y camiones que usan la avenida. Sin embargo, la vereda central no está señalizada como ciclovía, por lo que también es incómodo cuando hay muchos peatones. Depende de la hora, durante el día definitivamente la vereda central porque siempre está concurrida y la gente acompaña. En la noche considero que la alameda central puede ser más solitaria, en cambio en las veredas laterales hay vigilancia en los edificios. Es una vía donde se siente mucho el tráfico porque transitan buses, autos y también camiones de construcción, ya que las calles aledañas suelen ser angostas entonces usan la avenida Pardo. Me resulta un poco abrumador y evito ir por ahí en horas de mucho tránsito. Se siente más en los corredores laterales porque son angostos y los buses muy grandes, además también hay paraderos donde se aglomera la gente para esperar. Entonces la sensación de inseguridad sobre el tráfico automotor se hace muy fuerte por la bulla de las bocinas, los gritos de los cobradores y las luces de los carros en la noche. Creo que durante el día se siente menos, también me parece que los edificios que han ido construyendo en las cuadras previas generan que se sienta más el ruido. Cuando está congestionada de carros, peatones y deportistas me siento un poco insegura porque es una vía utilizada para diferentes fines, entonces las personas van a distintos ritmos, en desorden, y al no haber una vía para bicicletas hay que ir con más cuidado. Sí, de hecho una se siente más segura de los autos en el centro porque existe un espacio verde de por medio. Las veredas laterales son más angostas y hay alto tránsito, por lo que los buses suelen invadirla y una se siente un poco más expuesta. Si, suele estar iluminado y hay vigilancia por los diferentes locales y negocios de la cuadra. Considero que es un espacio seguro en general, aunque por la cantidad de gente que hay a ciertas horas igual es importante estar atenta. Últimamente, debido a la pandemia, se ha convertido en un espacio concurrido para la mendicidad, lo cual ha cambiado un poco esta sensación. Pero la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor. También está bien iluminado, tanto el corredor central como los laterales. No, me parece que en las noches esa zona es un poco oscura y los árboles con sus sombras pueden dificultar un poco la visibilidad. El viento se siente bastante en cualquiera de los corredores, pero más en el central. El sol, por otro lado, se siente menos debido a los árboles en este corredor, pero bastante en los laterales. El corredor central suele ser el más agradable en verano para desplazarse sobre todo en días de mucho sol. En general me parece un espacio agradable sobre todo por los árboles, pero puede ser bastante ventoso en invierno. En horas de tráfico, especialmente, se siente bastante la contaminación de los buses y autos. Por ser una cuadra dedicada al comercio, con diferentes negocios, hay más movimiento y ruido que en otras cuadras de la misma avenida.
• ENTREVISTA 2	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	Es una vía donde se siente mucho el tráfico porque transitan buses, autos y también camiones de construcción, ya que las calles aledañas suelen ser angostas entonces usan la avenida Pardo. Me resulta un poco abrumador y evito ir por ahí en horas de mucho tránsito. Se siente más en los corredores laterales porque son angostos y los buses muy grandes, además también hay paraderos donde se aglomera la gente para esperar. Entonces la sensación de inseguridad sobre el tráfico automotor se hace muy fuerte por la bulla de las bocinas, los gritos de los cobradores y las luces de los carros en la noche. Creo que durante el día se siente menos, también me parece que los edificios que han ido construyendo en las cuadras previas generan que se sienta más el ruido. Cuando está congestionada de carros, peatones y deportistas me siento un poco insegura porque es una vía utilizada para diferentes fines, entonces las personas van a distintos ritmos, en desorden, y al no haber una vía para bicicletas hay que ir con más cuidado.

			Sí, de hecho una se siente más segura de los autos en el centro porque existe un espacio verde de por medio. Las veredas laterales son más angostas y hay alto tránsito, por lo que los buses suelen invadirla y una se siente un poco más expuesta.
•	ENTREVISTA 2	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	<p>Sí, suele estar iluminado y hay vigilancia por los diferentes locales y negocios de la cuadra.</p> <p>Considero que es un espacio seguro en general, aunque por la cantidad de gente que hay a ciertas horas igual es importante estar atenta. Últimamente, debido a la pandemia, se ha convertido en un espacio concurrido para la mendicidad, lo cual ha cambiado un poco esta sensación. Pero la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor. También está bien iluminado, tanto el corredor central como los laterales.</p> <p>No, me parece que en las noches esa zona es un poco oscura y los árboles con sus sombras pueden dificultar un poco la visibilidad.</p>
•	ENTREVISTA 2	C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables	<p>El viento se siente bastante en cualquiera de los corredores, pero más en el central. El sol, por otro lado, se siente menos debido a los árboles en este corredor, pero bastante en los laterales. El corredor central suele ser el más agradable en verano para desplazarse sobre todo en días de mucho sol.</p> <p>En general me parece un espacio agradable sobre todo por los árboles, pero puede ser bastante ventoso en invierno. En horas de tráfico, especialmente, se siente bastante la contaminación de los buses y autos. Por ser una cuadra dedicada al comercio, con diferentes negocios, hay más movimiento y ruido que en otras cuadras de la misma avenida.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort	Definitivamente en la vereda central porque es más ancha, más cómoda. Especialmente ahora que suele estar menos concurrido por la pandemia, me parece un espacio más agradable para caminar ya que se siente el sol, el sonido de los pájaros y hay pocos autos. Incluso se tiene la sensación de una mayor amplitud del corredor central, y ahora en verano, los árboles y las plantas son importantes para pasear con comodidad. Además, la iluminación de la zona es cálida en las noches lo que también resulta agradable. Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar al caminar bajo los árboles. Utilizo la vía por lo menos 4 o 5 veces en la semana, pero no permanezco mucho tiempo, sólo la uso en tránsito, la mayor de las veces para ir al trabajo. No suelo detenerme en esta cuadra por mucho tiempo. Sí, reducen la sensación de estar en una avenida, cuando hay poco tráfico o el clima es cálido provoca más quedarse por ahí. Las bancas de la alameda no son muy cómodas pero tienen una buena disposición ya que no están directamente en el corredor mirando a los peatones sino que las ubicaron en diagonal. Sin embargo, prefiero no sentarme en esa cuadra por la cantidad de autos que pasan, la contaminación del aire y ruido. Sí, hacen que el ambiente sea más bonito y agradable. En esta cuadra no tanto, ya que la mayoría son comercios. Sin embargo, hay algunos edificios antiguos y la arquitectura de estos es más interesante que la de los modernos. Es una cuadra que no guarda un estilo muy homogéneo y me parece que eso afecta la estética. Me parece que la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona. Es un poco ruidoso para conversar, pero muchas veces he pasado conversando con alguien y es posible. Depende mucho de la hora y el tráfico que haya, pues según eso cambia la bulla y el movimiento alrededor. Sin embargo, es una cuadra de cruces grandes y hay que estar atenta también a ello. Es una zona de bastante bulla y se supone que los árboles ayudan a reducir un poco esa sensación, pero no me parece que sea un espacio muy propicio para conversar la mayor parte del tiempo. No me parece tan cómodo porque yo me muevo en bicicleta y no está señalizado, entonces hay que esquivar a la gente todo el tiempo. Tal vez para correr sea más cómodo. Supongo que sí, pero para jugar allí considero que está cerca de la pista y eso no debe ser tan seguro para pasear con niñas y niños. Sobre hacer ejercicio allí es diferente, porque creo que los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista, protegiéndolo de las inclemencias del clima.
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta	<p>Especialmente ahora que suele estar menos concurrido por la pandemia, me parece un espacio más agradable para caminar ya que se siente el sol, el sonido de los pájaros y hay pocos autos. Incluso se tiene la sensación de una mayor amplitud del corredor central, y ahora en verano, los árboles y las plantas son importantes para pasear con comodidad. Además, la iluminación de la zona es cálida en las noches lo que también resulta agradable.</p> <p>Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar al caminar bajo los árboles.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato	<p>Utilizo la vía por lo menos 4 o 5 veces en la semana, pero no permanezco mucho tiempo, sólo la uso en tránsito, la mayor de las veces para ir al trabajo.</p> <p>No suelo detenerme en esta cuadra por mucho tiempo.</p> <p>Sí, reducen la sensación de estar en una avenida, cuando hay poco tráfico o el clima es cálido provoca más quedarse por ahí.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	<p>Las bancas de la alameda no son muy cómodas pero tienen una buena disposición ya que no están directamente en el corredor mirando a los peatones sino que las ubicaron en diagonal. Sin embargo, prefiero no sentarme en esa cuadra por la cantidad de autos que pasan, la contaminación del aire y ruido.</p> <p>Sí, hacen que el ambiente sea más bonito y agradable.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	<p>En esta cuadra no tanto, ya que la mayoría son comercios. Sin embargo, hay algunos edificios antiguos y la arquitectura de estos es más interesante que la de los modernos. Es una cuadra que no guarda un estilo muy homogéneo y me parece que eso afecta la estética.</p> <p>Me parece que la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	<p>Es un poco ruidoso para conversar, pero muchas veces he pasado conversando con alguien y es posible. Depende mucho de la hora y el tráfico que haya, pues según eso cambia la bulla y el movimiento alrededor. Sin embargo, es una cuadra de cruces grandes y hay que estar atenta también a ello.</p> <p>Es una zona de bastante bulla y se supone que los árboles ayudan a reducir un poco esa sensación, pero no me parece que sea un espacio muy propicio para conversar la mayor parte del tiempo.</p>
•	ENTREVISTA 2	C2 - Confort. SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	<p>No me parece tan cómodo porque yo me muevo en bicicleta y no está señalizado, entonces hay que esquivar a la gente todo el tiempo. Tal vez para correr sea más cómodo.</p> <p>Supongo que sí, pero para jugar allí considero que está cerca de la pista y eso no debe ser tan seguro para pasear con niñas y niños. Sobre hacer ejercicio allí es diferente, porque creo que los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista, protegiéndolo de las inclemencias del clima.</p>

• ENTREVISTA 2	C3 - Deleite	Disfruto mucho más de la vereda central, es un espacio diseñado, más armónico, con árboles, flores, jardín. Las veredas laterales no son tan bonitas, diría mejor que para nada bonitas. Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética. Me da pena que no hayan cuidado más que los negocios nuevos contribuyan a mantener un mismo estilo. Cuando me desplazo por el área verde central suelo disfrutar sobre todo del sol y sombra, calor y fresco. Sí, es un ambiente agradable porque al desembocar justo esa cuadra en un cruce de avenidas también permite vistas más amplias del cielo, por la amplitud del cruce con la avenida Espinar. Sí, creo que si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta. Me transmite comodidad y calidez debido a la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda. Además, sí creo que los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales. Mi espacio favorito es el corredor central, pues se percibe más el contacto con los árboles, que incluso ayudan a regular la temperatura y contribuyen a la sensación agradable del espacio. El corredor central es diferente a los otros porque tiene vegetación que se puede disfrutar estando de tránsito, para ir al trabajo como en mi caso.
• ENTREVISTA 2	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética. Me da pena que no hayan cuidado más que los negocios nuevos contribuyan a mantener un mismo estilo.
• ENTREVISTA 2	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Cuando me desplazo por el área verde central suelo disfrutar sobre todo del sol y sombra, calor y fresco. Sí, es un ambiente agradable porque al desembocar justo esa cuadra en un cruce de avenidas también permite vistas más amplias del cielo, por la amplitud del cruce con la avenida Espinar. Sí, creo que si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta.
• ENTREVISTA 2	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas	Me transmite comodidad y calidez debido a la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda. Además, sí creo que los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales. Mi espacio favorito es el corredor central, pues se percibe más el contacto con los árboles, que incluso ayudan a regular la temperatura y contribuyen a la sensación agradable del espacio. El corredor central es diferente a los otros porque tiene vegetación que se puede disfrutar estando de tránsito, para ir al trabajo como en mi caso.
• ENTREVISTA 2	Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos
• ENTREVISTA 3	NOMBRE	ENTREVISTA 3
• ENTREVISTA 3	SEXO	FEMENINO
• ENTREVISTA 3	EDAD	66
• ENTREVISTA 3	UNIDAD DE ANÁLISIS	PEATÓN - RB3
• ENTREVISTA 3	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021
• ENTREVISTA 3	C1 - Protección	Me desplazo por la alameda como peatón por las veredas laterales porque hago uso de los servicios que ahí se encuentran como bancos, farmacia, supermercado, etc. Considero que se percibe mayor protección en la vereda central porque es más ancha, tiene árboles y está más alejada del tránsito. Stress, porque es constante y abundante, con presencia de transporte público y al no haber estacionamiento, los automóviles se paran en cualquier momento, todo esto produce mucho desorden. No creo que sea igual en todos los corredores, más seguro es la vereda central. La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular. Pero esta sensación no es absoluta, porque a veces hay tanta bicicleta, que también invaden la zona peatonal y se siente algo de inseguridad. Sí, definitivamente demarcan la zona, queda bien definida. Sí, hay presencia de serenazgo y cámaras de vigilancia. Es buena, desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones. Pienso, que cuando la calidad de vida mejora, la delincuencia disminuye, al hacerse uso de este espacio por gente paseando, deportistas, etc. no hay cabida para delincuentes, y los árboles contribuyen a mejorar la calidad de los espacios públicos. Me desplazo también por la vereda central en días de mucho sol, es muy agradable. Esta sensación no creo que sea igual en todos los corredores, puesto que el pasaje central tiene árboles y los laterales no. Si bien los árboles protegen del sol fuerte, lamentablemente el ruido no disminuye y es perturbador, no se puede mantener una conversación.
• ENTREVISTA 3	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	Stress, porque es constante y abundante, con presencia de transporte público y al no haber estacionamiento, los automóviles se paran en cualquier momento, todo esto produce mucho desorden. No creo que sea igual en todos los corredores, más seguro es la vereda central. La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular. Pero esta sensación no es absoluta, porque a veces hay tanta bicicleta, que también invaden la zona peatonal y se siente algo de inseguridad. Sí, definitivamente demarcan la zona, queda bien definida.
• ENTREVISTA 3	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	Sí, hay presencia de serenazgo y cámaras de vigilancia. Es buena, desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones. Pienso, que cuando la calidad de vida mejora, la delincuencia disminuye, al hacerse uso de este espacio por gente paseando, deportistas, etc. no hay cabida para delincuentes, y los árboles contribuyen a mejorar la calidad de los espacios públicos.

• ENTREVISTA 3	C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables	Me desplazo también por la vereda central en días de mucho sol, es muy agradable. Esta sensación no creo que sea igual en todos los corredores, puesto que el pasaje central tiene árboles y los laterales no. Si bien los árboles protegen del sol fuerte, lamentablemente el ruido no disminuye y es perturbador, no se puede mantener una conversación.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort	Sí, definitivamente se percibe mayor sensación de bienestar en la vereda central. Además de los elementos ya antes mencionados como los árboles, también hay bancas, en general hay un tratamiento paisajístico mientras que en los laterales las veredas son irregulares y quedaron pequeñas para el alto flujo peatonal que contienen. Es una alternativa de espacio público lineal, se puede percibir una corriente de aire agradable y se está protegido del sol, aún cuando el ruido, sobre todo a ciertas horas, es incómodo. Sí, el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort. Lo utilizo muy poco, únicamente como tránsito. Sí, la temperatura es agradable gracias al arbolado. Las bancas, los faroles, los tachos complementan este espacio público para beneficio del peatón. Pienso, que sí se experimenta bienestar, aún cuando yo no hago uso de este mobiliario, percibo su utilidad. Sí, proporcionan sombra y temperatura agradable. Sólo si se mira hacia la alameda central. Pienso, que es lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar, siempre es agradable observar naturaleza. La vereda central para conversar, definitivamente no, es imposible realizar una conversación, al menos en determinadas horas del día, cuando el tránsito es intenso. Lamentablemente no. No practico ningún deporte en esta zona. Supongo que sí, aunque la cercanía al malecón hace que sólo sea de paso.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta	Es una alternativa de espacio público lineal, se puede percibir una corriente de aire agradable y se está protegido del sol, aún cuando hay ruido, sobre todo a ciertas horas, es incómodo. Sí, el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato	Lo utilizo muy poco, únicamente como tránsito. Sí, la temperatura es agradable. Sí, la temperatura es agradable gracias al arbolado.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	Las bancas, los faroles, los tachos complementan este espacio público para beneficio del peatón. Pienso, que sí se experimenta bienestar, aún cuando yo no hago uso de este mobiliario, percibo su utilidad. Sí, proporcionan sombra y temperatura agradable.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	Sólo si se mira hacia la alameda central. Pienso, que es lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar, siempre es agradable observar naturaleza.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	La vereda central para conversar, definitivamente no, es imposible realizar una conversación, al menos en determinadas horas del día, cuando el tránsito es intenso. Lamentablemente no.
• ENTREVISTA 3	C2 - Confort. SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	No practico ningún deporte en esta zona. Supongo que sí, aunque la cercanía al malecón hace que sólo sea de paso.
• ENTREVISTA 3	C3 - Deleite	Definitivamente se percibe mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central. Por la presencia de árboles y el tratamiento paisajístico que se ha realizado en esta área. Sí, se disfruta sobremanera al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención, ni edificios modernos, ni casonas antiguas. Es un corredor protegido por el arbolado, los árboles brindan la posibilidad de disfrutar del clima, como sol y sombra, calor y fresco, brisa. Claro que sí. La vereda central me transmite sensación de seguridad. Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, además de confort y protección. El contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort y relax. No es igual en todos los corredores, en los laterales, prácticamente no hay naturaleza y eso hace que el stress del tránsito sea mayor.
• ENTREVISTA 3	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sí, se disfruta sobremanera al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención, ni edificios modernos, ni casonas antiguas, todo es demasiado alto que se pierde en el cielo como para observar a excepción de los árboles.
• ENTREVISTA 3	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Es un corredor protegido por el arbolado, los árboles brindan la posibilidad de disfrutar del clima, como sol y sombra, calor y fresco, brisa. Claro que sí.
• ENTREVISTA 3	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para	La vereda central me transmite sensación de seguridad. Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, además de confort y protección. El contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort y relax. No es igual en todos los corredores, en los laterales, prácticamente no hay naturaleza y eso hace que el stress del tránsito sea mayor.

		mirar cualidades estéticas	
• ENTREVISTA 3		Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos
• ENTREVISTA 4	NOMBRE	ENTREVISTA 4	
• ENTREVISTA 4	SEXO	MASCULINO	
• ENTREVISTA 4	EDAD	23	
• ENTREVISTA 4	UNIDAD DE ANÁLISIS	DEPORTISTA - RB4	
• ENTREVISTA 4	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021	
• ENTREVISTA 4	C1 - Protección	Me desplazo como deportista con scooter por la vereda central porque me gusta el pase libre dedicado a deportistas, y si voy por la pista, siento que me van a atropellar. Además me gusta pasar viendo los árboles por un camino libre de obstáculos y de tantos peatones, esto según la hora. Mayor protección por la vereda central, porque puedo circular sin encontrarme con peatones que pudieran atravesarse y ocasionar un accidente, como en las veredas laterales con sus aceras angostas. Adicionalmente, porque por la pista circulan carros que podrían atropellarme con mi scooter. No me da miedo estando en la vereda central, debido a que existe un área verde con árboles entre el corredor central y la pista. No creo que sea igual en todos los corredores porque en las veredas laterales, me sentiría todavía más seguro estando cerca a los edificios y lejos de la pista, para evitar que los carros me rocen por la cercanía. La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad. Sí, porque me tranquiliza saber que existe algo entre los corredores peatonales y los corredores vehiculares. Sí, me siento seguro porque existe el constante recorrido de serenazgo por la vía, además también se cuenta con luminarias por la noche. Me siento seguro de saber que puedo ver a través de este arbolado, siento que veré venir el peligro por si alguien quisiera aproximarse a hacerme daño o robarme. Sí, porque puedo ver a través de estos elementos naturales. Sí, me gusta desplazarme en días de mucha lluvia, sol y viento, porque en mi caso, me gusta sentir el sol, el viento y la lluvia en todo momento. Me encanta ir por la alameda central se siente muy bien el viento en la cara y la sensación de “abrazo” de los árboles, sensaciones que solamente se pueden experimentar en la vereda central. Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central, por el arbolado existe una eficiente corriente de aire que refresca este corredor, pero no es lo mismo en las veredas laterales. Existe mucho ruido de parte de los vehículos, pero creo que podría ser mejor.	
• ENTREVISTA 4	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	No me da miedo estando en la vereda central, debido a que existe un área verde con árboles entre el corredor central y la pista. No creo que sea igual en todos los corredores porque en las veredas laterales, me sentiría todavía más seguro estando cerca a los edificios y lejos de la pista, para evitar que los carros me rocen por la cercanía. La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones y de carros para dar mayor seguridad. Sí, porque me tranquiliza saber que existe algo entre los corredores peatonales y los corredores vehiculares	
• ENTREVISTA 4	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	Sí, me siento seguro porque existe el constante recorrido de serenazgo por la vía, además también se cuenta con luminarias por la noche. Me siento seguro de saber que puedo ver a través de este arbolado, siento que veré venir el peligro por si alguien quisiera aproximarse a hacerme daño o robarme. Sí, porque puedo ver a través de estos elementos naturales.	
• ENTREVISTA 4	C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables	Sí, me gusta desplazarme en días de mucha lluvia, sol y viento, porque en mi caso, me gusta sentir el sol, el viento y la lluvia en todo momento. Me encanta ir por la alameda central se siente muy bien el viento en la cara y la sensación de “abrazo” de los árboles, sensaciones que solamente se pueden experimentar en la vereda central. Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central, por el arbolado existe una eficiente corriente de aire que refresca este corredor, pero no es lo mismo en las veredas laterales. Existe mucho ruido de parte de los vehículos, pero creo que podría ser mejor.	
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort	La vereda central porque tiene un mejor desarrollo paisajístico en relación a los árboles, bancas, iluminación y un carril dedicado a deportistas y a peatones. Considero al área verde central sólo para desplazarme, me encanta ir con scooter porque no hay muchas personas. Diría que la alameda central no es para peatones, pasan muchas bicicletas. Además, experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros. Sí, sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales. Utilizo el área verde central para poder desplazarme y pasear en scooter. Permanezco lo que dure el recorrido de toda la avenida Pardo, hasta el final de la vía con el malecón, unas dos veces a la semana durante 20 minutos. Siempre que tengo la oportunidad de caminar por este lugar, elijo también el carril central. Experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros. Sí, los árboles purifican el aire que contaminan los carros y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales. Me parece que es bueno tener una banca donde sentarse pero podría tener un mejor diseño, además no me gusta sentarme en ninguna banca porque hay mucha bulla de parte de los autos. Los faroles de luz son muy importantes para brindar iluminación y seguridad, pero de igual manera podrían tener un mejor diseño acorde al recorrido. Considero que no es suficiente contar con cualquier mobiliario urbano, este debe considerar condiciones de diseño que ayuden a experimentar bienestar. Sí, porque brindan sombra en días soleados. No hay ninguna vista interesante aparte de la alameda central, porque no hay edificios o mobiliario diferente y singular que llame mi atención. Me parece apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año. Esto ayuda a que se vea siempre lindo estéticamente durante todo el año. Me encanta la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco. No hay oportunidad. Hay mucha bulla porque debido al ruido de los carros no se puede hablar con tranquilidad. No existe sensación de bienestar. No, los árboles no ayudan en mejorar la acústica general del lugar. Los vehículos particulares y públicos generan mucho ruido y bulla. Me parece que no existe un área dedicada para hacer deporte, porque el espacio se divide en peatonal y ciclismo. Adicionalmente el ruido, me incomoda y no me siento en confort para realizar deporte por este camino de la alameda central. No lo utilizo para este fin, pero creo que podría prestarse para esto en algunos casos como los ciclistas. Si bien los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central, no influyen en el problema principal, el ruido.	

• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta	Considero al área verde central sólo para desplazarme, me encanta ir con scooter porque no hay muchas personas. Diría que la alameda central no es para peatones, pasan muchas bicicletas. Además, experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros. Sí, sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros, y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato	Utilizo el área verde central para poder desplazarme y pasear en scooter. Permanezco lo que dure el recorrido de toda la avenida Pardo, hasta el final de la vía con el malecón, unas dos veces a la semana durante 20 minutos. Siempre que tengo la oportunidad de caminar por este lugar, elijo también el carril central. Experimento bienestar y beneficio porque tiene árboles y corre bastante aire, lo que aleja los olores contaminantes de los carros. Sí, los árboles purifican el aire que contaminan los carros y añaden un factor estético al recorrido que no existe en los corredores laterales.
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	Me parece que es bueno tener una banca donde sentarse pero podría tener un mejor diseño, además no me gusta sentarme en ninguna banca porque hay mucha bulla de parte de los autos. Los faroles de luz son muy importantes para brindar iluminación y seguridad, pero de igual manera podrían tener un mejor diseño acorde al recorrido. Considero que no es suficiente contar con cualquier mobiliario urbano, este debe considerar condiciones de diseño que ayuden a experimentar bienestar. Sí, porque brindan sombra en días soleados.
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	No hay ninguna vista interesante aparte de la alameda central, porque no hay edificios o mobiliario diferente y singular que llame mi atención. Me parece apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año. Esto ayuda a que se vea siempre lindo estéticamente durante todo el año. Me encanta la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco.
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	No hay oportunidad. Hay mucha bulla porque debido al ruido de los carros no se puede hablar con tranquilidad. No existe sensación de bienestar. No, los árboles no ayudan en mejorar la acústica general del lugar. Los vehículos particulares y públicos generan mucho ruido y bulla.
• ENTREVISTA 4	C2 - Confort. SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	Me parece que no existe un área dedicada para hacer deporte, porque el espacio se divide en peatonal y ciclismo. Adicionalmente el ruido, me incomoda y no me siento en confort para realizar deporte por este camino de la alameda central. No lo utilizo para este fin, pero creo que podría prestarse para esto en algunos casos como los ciclistas. Si bien los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central, no influyen en el problema principal, el ruido.
• ENTREVISTA 4	C3 - Deleite	Considero que se percibe mayor disfrute por la vereda central debido al recorrido diseñado y dedicado a los peatones, el arbolado, el aire limpio, la sombra, la iluminación y la tranquilidad. Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra. Sí, en el centro se puede disfrutar del clima y la naturaleza porque está adecuadamente controlado por el arbolado viario. Corre bastante viento por toda la avenida pero acá se siente siempre fresco y confortable. Sí, porque me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas. Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido. Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este espacio porque al sentirme confortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas. Se siente agradable sentir algo de naturaleza en la ciudad. Me parece que, en los corredores laterales, no hay contacto con la naturaleza. En el corredor central sí se siente ligeramente ese contacto debido al área verde traducido en pasto y árboles a lo largo del recorrido. La alameda central me genera bienestar pero percibo en las veredas laterales una sensación de caos y desorden.
• ENTREVISTA 4	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra.
• ENTREVISTA 4	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Sí, en el centro se puede disfrutar del clima y la naturaleza porque está adecuadamente controlado por el arbolado viario. Corre bastante viento por toda la avenida pero acá se siente siempre fresco y confortable. Sí, porque me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas.
• ENTREVISTA 4	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas	Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido. Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este espacio porque al sentirme confortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas. Se siente agradable sentir algo de naturaleza en la ciudad. Me parece que, en los corredores laterales, no hay contacto con la naturaleza. En el corredor central sí se siente ligeramente ese contacto debido al área verde traducido en pasto y árboles a lo largo del recorrido. La alameda central me genera bienestar pero percibo en las veredas laterales una sensación de caos y desorden.
• ENTREVISTA 4	Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos

• ENTREVISTA 5	NOMBRE	ENTREVISTA 5
• ENTREVISTA 5	SEXO	FEMENINO
• ENTREVISTA 5	EDAD	30
• ENTREVISTA 5	UNIDAD DE ANÁLISIS	PEATÓN - RB5
• ENTREVISTA 5	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021
• ENTREVISTA 5	C1 - Protección	Cada vez que me desplazo por la alameda siempre lo hago como peatón y utilizo con mayor frecuencia la vereda central por razones de seguridad y practicidad. La vereda central, debido a que los árboles te protegen del ruido y de todo el movimiento del tráfico, y de las actividades comerciales del lugar. Que causa mucho ruido teniendo sólo dos carriles por calzada, y no siento ni creo que sea igual en todos los corredores, por eso elijo caminar por la vereda central. Seguro, el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene. Por los costados no transito porque hay buses muy grandes y siempre están en competencia de velocidad con otros. Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros, aunque es complicado avanzar sin toparse con nadie a ciertas horas pero es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes. Sí, porque funcionan como cortina o como pantalla de protección que separa al individuo de la zona transitada por los vehículos. Sí, hay personal de seguridad y de día es muy fácil de ver a todos lados. Tienes visualización del espacio que te rodea. Seguro, no se siente inseguro y casi siempre hay personal de serenazgo. Pero de día lo siento más seguro porque el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección. De noche no lo siento tan seguro porque siento que hay poca iluminación o será por el color de la luz amarilla o porque está tapada por los árboles o por la sombra de los árboles. No necesariamente, creo que funcionan mejor como protección del individuo para con la pista y el tránsito vehicular. No me causa molestia desplazarme en días con mucho sol, por los árboles siempre se siente frescor en la vereda central. No creo que sea igual en todos los corredores, en las veredas de los costados se siente mucho más calor porque no hay sombra y todo se refleja. Los climas extremos siento que no son un problema porque hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten, es incómodo, pero felizmente que en la vereda central se percibe diferente con los árboles.
• ENTREVISTA 5	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	Que causa mucho ruido teniendo sólo dos carriles por calzada, y no siento ni creo que sea igual en todos los corredores, por eso elijo caminar por la vereda central. Seguro, el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene. Por los costados no transito porque hay buses muy grandes y siempre están en competencia de velocidad con otros. Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros, aunque es complicado avanzar sin toparse con nadie a ciertas horas pero es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes. Sí, porque funcionan como cortina o como pantalla de protección que separa al individuo de la zona transitada por los vehículos
• ENTREVISTA 5	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	Sí, hay personal de seguridad y de día es muy fácil de ver a todos lados. Tienes visualización del espacio que te rodea. Seguro, no se siente inseguro y casi siempre hay personal de serenazgo. Pero de día lo siento más seguro porque el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección. De noche no lo siento tan seguro porque siento que hay poca iluminación o será por el color de la luz amarilla o porque está tapada por los árboles o por la sombra de los árboles. No necesariamente, creo que funcionan mejor como protección del individuo para con la pista y el tránsito vehicular.
• ENTREVISTA 5	C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables	No me causa molestia desplazarme en días con mucho sol, por los árboles siempre se siente frescor en la vereda central. No creo que sea igual en todos los corredores, en las veredas de los costados se siente mucho más calor porque no hay sombra y todo se refleja. Los climas extremos siento que no son un problema porque hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten, es incómodo, pero felizmente que en la vereda central se percibe diferente con los árboles.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort	La vereda central, por lo mismo que uno camina entre árboles que purifican el aire y a su vez son una pantalla protectora tanto de la contaminación auditiva como visual. El carril del centro está en buenas condiciones, mucho mejor que las veredas de los lados que tienen muchos desniveles. Es una buena vía para trasladarme caminando o en bicicleta a otro lugar, tanto de día como de noche, porque se percibe seguro y confortable. Claro que depende de la hora del día, entonces el pasear por ahí significa encontrarse con una gran cantidad de gente que busca lo mismo que tú, seguridad y confort. Sí, evocan a una sensación de bienestar, por el hecho que uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad. Tres veces por semana, pero no suelo permanecer por mucho tiempo, generalmente sólo como camino para ir a otro lugar, al malecón. Sí, aunque la mayor de las veces sólo lo uso de circulación, por la cantidad de gente y me parece un poco incómodo, pero es una muy buena alternativa segura y donde se percibe bienestar al caminar sin preocuparme del ruido de los autos y de la ciudad, entonces decido pararme y permanecer ahí por un rato. Sí, la vereda central está diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante, ya que se disponen de bancos para pequeñas pausas. No necesariamente me siento, pero sí considero que las bancas son un buen elemento y veo que la gente las usa con mucha frecuencia. Las bancas que están retiradas de la vereda central, los árboles, el clima fresco y agradable, la iluminación de los faroles dan una sensación de comodidad y bienestar. Sí, muchos oficinistas utilizan este espacio para sus pausas de almuerzo. La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos. Cuando voy por el centro, veo las personas, las bicis, los perritos y es muy agradable, pero cuando miro hacia los costados del lado de las veredas, solo veo los autos y buses. Me encantan los árboles, dan una sensación de frescura y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad y creo que los árboles ayudan a crear esta atmosfera de confort. No suelo conversar con nadie por ahí y menos ahora en pandemia, a menos que me encuentre con algún amigo, aunque de una conversación corta nunca paso porque sino desvirtúo el motivo de mi caminata por esta vereda central, el relajarme en un espacio protegido y confortable. Sí, ayudan porque los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras. Creo que no podría escuchar muy bien una conversación estando en las veredas laterales por el ruido mucho más directo de los autos y las personas. No hay mucho espacio para hacer deporte, pero pienso que se puede hacer ejercicio de tránsito por las veredas del centro. Creo que sería un buen lugar para entrenar, como correr o trotar en las horas en que no hay mucha gente, por ejemplo antes de las 7am. Yo sentiría una sensación de bienestar por hacer deporte cerca de casa. Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta	El carril del centro está en buenas condiciones, mucho mejor que las veredas de los lados que tienen muchos desniveles. Es una buena vía para trasladarme caminando o en bicicleta a otro lugar, tanto de día como de noche, porque se percibe seguro y confortable. Claro que depende de la hora del día, entonces el pasear por ahí significa encontrarse con una gran cantidad de gente que busca lo mismo que tú, seguridad y confort. Sí, evocan a una sensación de bienestar, por el hecho que uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad.

• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato	Tres veces por semana, pero no suelo permanecer por mucho tiempo, generalmente sólo como camino para ir a otro lugar, al malecón. Sí, aunque la mayor de las veces sólo lo uso de circulación, por la cantidad de gente y me parece un poco incómodo, pero es una muy buena alternativa segura y donde se percibe bienestar al caminar sin preocuparme del ruido de los autos y de la ciudad, entonces decido pararme y permanecer ahí por un rato. Sí, la vereda central está diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante, ya que se disponen de bancos para pequeñas pausas.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	No necesariamente me siento, pero sí considero que las bancas son un buen elemento y veo que la gente las usa con mucha frecuencia. Las bancas que están retiradas de la vereda central, los árboles, el clima fresco y agradable, la iluminación de los faroles dan una sensación de comodidad y bienestar. Sí, muchos oficinistas utilizan este espacio para sus pausas de almuerzo. La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	Cuando voy por el centro, veo las personas, las bicis, los perritos y es muy agradable, pero cuando miro hacia los costados del lado de las veredas, solo veo los autos y buses. Me encantan los árboles, dan una sensación de frescura y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad y creo que los árboles ayudan a crear esta atmosfera de confort.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	No suelo conversar con nadie por ahí y menos ahora en pandemia, a menos que me encuentre con algún amigo, aunque de una conversación corta nunca paso porque sino desvirtúo el motivo de mi caminata por esta vereda central, el relajarme en un espacio protegido y confortable. Sí, ayudan porque los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras. Creo que no podría escuchar muy bien una conversación estando en las veredas laterales por el ruido mucho más directo de los autos y las personas.
• ENTREVISTA 5	C2 - Confort. SC6C2 - Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	No hay mucho espacio para hacer deporte, pero pienso que se puede hacer ejercicio de tránsito por las veredas del centro. Creo que sería un buen lugar para entrenar, como correr o trotar en las horas en que no hay mucha gente, por ejemplo antes de las 7am. Yo sentiría una sensación de bienestar por hacer deporte cerca de casa. Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.
• ENTREVISTA 5	C3 - Deleite	La vereda central, por lo mismo que es un corredor con espacios verdes que funciona como pantalla protectora contra la contaminación tanto visual como auditiva. Por ello diría que se percibe que hay mayor disfrute mientras se camina despreocupadamente por esta vereda central, por lo mismo que funciona como aislador de lo que sucede en las calles paralelas y en la pista. Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas. Disfruto un poco de todo, sol y sombra, calor y fresco, brisa, dependiendo de la hora del día y de la estación. Por los árboles se puede disfrutar de un espacio como este que está compuesto de todo un poco, siempre hay un lugar fresco con sombra y sol también. Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas. Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre, es una buena vía por el buen mantenimiento que tiene. Además transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda. Se siente una breve renovación de energía al estar en contacto con la naturaleza. No es igual en todos los corredores, en esta área central la vegetación está muy presente y uno se siente parte del entorno, los árboles dan sensación de tranquilidad.
• ENTREVISTA 5	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas.
• ENTREVISTA 5	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Disfruto un poco de todo, sol y sombra, calor y fresco, brisa, dependiendo de la hora del día y de la estación. Por los árboles se puede disfrutar de un espacio como este que está compuesto de todo un poco, siempre hay un lugar fresco con sombra y sol también. Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas.
• ENTREVISTA 5	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas	Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre, es una buena vía por el buen mantenimiento que tiene. Además transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda. Se siente una breve renovación de energía al estar en contacto con la naturaleza. No es igual en todos los corredores, en esta área central la vegetación está muy presente y uno se siente parte del entorno, los árboles dan sensación de tranquilidad.
• ENTREVISTA 5	Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos
• ENTREVISTA 6	NOMBRE	ENTREVISTA 6
• ENTREVISTA 6	SEXO	FEMENINO
• ENTREVISTA 6	EDAD	60

• ENTREVISTA 6	UNIDAD DE ANÁLISIS	PEATÓN - RB6
• ENTREVISTA 6	TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	ARBOLADO VIARIO EN LA CALIDAD DEL PAISAJE DEL ESPACIO PÚBLICO. ESTUDIO DE CASOS: VECINOS DE LA ALAMEDA JOSÉ PARDO, CUADRA 7 - MIRAFLORES 2021
• ENTREVISTA 6	C1 - Protección	Cuando me desplazo por la alameda, suelo hacerlo como peatón y con mayor frecuencia camino por las veredas laterales porque voy a los locales comerciales en esa cuadra, aproximadamente tres veces por semana. La vereda central me da seguridad, pues en las laterales los asaltantes pueden huir en motos o autos con mayor facilidad. En horas punta se siente mucho ruido y smog, además los vehículos que ingresan desde la avenida Espinar lo hacen muy rápido y no manejan bien. Caminar por las veredas laterales me da más temor e inseguridad que ir por el centro, sobre todo el paradero de la esquina del centro de salud. Hay que estar atenta siempre por el aumento de bicicletas, scooters, peatones. Nunca me había puesto a pensar en ello, pero sí se reflexiona sobre el tema diría que los troncos de los árboles se constituyen en una barrera entre las pistas y la vereda central. No, porque no siempre veo a serenazgo. Cada vez hay más personas en la calle, muchos se quedan todo el día y algunos roban al paso. No creo. Suelo desplazarme tanto en días de mucha lluvia como de mucho sol y mucho viento también. De hecho independientemente del clima es siempre mucho más agradable caminar por la vereda central de la alameda, bajo la sombra de los árboles. Nuestro clima no es extremo, lo que sí incomoda es la contaminación sonora y del aire.
• ENTREVISTA 6	C1 - Protección. SC1C1 - Tránsito y accidentes	En horas punta se siente mucho ruido y smog, además los vehículos que ingresan desde la avenida Espinar lo hacen muy rápido y no manejan bien. Caminar por las veredas laterales me da más temor e inseguridad que ir por el centro, sobre todo el paradero de la esquina del centro de salud. Hay que estar atenta siempre por el aumento de bicicletas, scooters, peatones. Nunca me había puesto a pensar en ello, pero sí se reflexiona sobre el tema diría que los troncos de los árboles se constituyen en una barrera entre las pistas y la vereda central.
• ENTREVISTA 6	C1 - Protección. SC2C1 - Crimen y violencia	No, porque no siempre veo a serenazgo. Cada vez hay más personas en la calle, muchos se quedan todo el día y algunos roban al paso. No creo.
• ENTREVISTA 6	C1 - Protección. SC3C1 - Experiencias sensoriales desagradables	Suelo desplazarme tanto en días de mucha lluvia como de mucho sol y mucho viento también. De hecho independientemente del clima es siempre mucho más agradable caminar por la vereda central de la alameda, bajo la sombra de los árboles. Nuestro clima no es extremo, lo que sí incomoda es la contaminación sonora y del aire.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort	La vereda central, pues transita menor cantidad de personas. Solamente lo uso para desplazarme porque siempre hay tráfico de gente, bicicletas, scooters y mascotas. Para disfrutar del espacio y sentirme relajada escojo el día, horas tranquilas y también feriados para pasear. Sí, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas. Suelo utilizar la vereda central una vez por semana y me quedo por una hora caminando, sólo me detengo si me encuentro con algún amigo o amiga. El espacio es muy agradable en la vereda central de la alameda, por los árboles. Sí, sobre todo en primavera y verano. Es un mobiliario adecuado pero yo no lo uso porque no me detengo, solamente camino. Así es, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas. Sí, de hecho el paisajismo del centro de la alameda es muy bonito, indudablemente los árboles y las flores animan a transitar por la zona. Son árboles hermosos, grandes que mejoran la calidad de vida de las personas, y además se siente muy acogedor. Para entablar una conversación no es cómodo por el ruido de motos, autos, buses, etc., sobre todo en horas punta que se intensifica la contaminación sonora con las bocinas del tráfico, y los ruidos y gritos molestos de los paraderos. No lo sé, porque en horas punta el ruido no permite conversar con tranquilidad. No soy deportista pero lo siento inadecuado para practicar deporte por la cantidad de gente que circula. Es una zona comercial con mucho movimiento, tal vez mejor sería esperar para practicar deporte durante horas más tranquilas. Sí, sí creo que los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central, sobre todo en días feriados, domingos o en horas tranquilas.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC1C2 - Oportunidades para caminar y andar en bicicleta	Solamente lo uso para desplazarme porque siempre hay tráfico de gente, bicicletas, scooters y mascotas. Para disfrutar del espacio y sentirme relajada escojo el día, horas tranquilas y también feriados para pasear. Sí, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC2C2 - Oportunidades para pararse y permanecer un rato	Suelo utilizar la vereda central una vez por semana y me quedo por una hora caminando, sólo me detengo si me encuentro con algún amigo o amiga. El espacio es muy agradable en la vereda central de la alameda, por los árboles. Sí, sobre todo en primavera y verano.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC3C2 - Oportunidades para sentarse	Es un mobiliario adecuado pero yo no lo uso porque no me detengo, solamente camino. Así es, los árboles influyen en la calidad de vida de las personas.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC4C2 - Oportunidades para mirar y observar	Sí, de hecho el paisajismo del centro de la alameda es muy bonito, indudablemente los árboles y las flores animan a transitar por la zona. Son árboles hermosos, grandes que mejoran la calidad de vida de las personas, y además se siente muy acogedor.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC5C2 - Oportunidades para hablar y escuchar	Para entablar una conversación no es cómodo por el ruido de motos, autos, buses, etc., sobre todo en horas punta que se intensifica la contaminación sonora con las bocinas del tráfico, y los ruidos y gritos molestos de los paraderos. No lo sé, porque en horas punta el ruido no permite conversar con tranquilidad.
• ENTREVISTA 6	C2 - Confort. SC6C2 -	No soy deportista pero lo siento inadecuado para practicar deporte por la cantidad de gente que circula. Es una zona comercial con mucho movimiento, tal vez mejor sería esperar para practicar deporte durante horas más tranquilas.

	Oportunidades para jugar y hacer ejercicio	Sí, sí creo que los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central, sobre todo en días feriados, domingos o en horas tranquilas.
• ENTREVISTA 6	C3 - Deleite	Mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central, por las dimensiones de la vereda y los árboles y plantas. Sobre todo disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos. No puedo decir lo mismo de las edificaciones y sus fachadas porque me parece que no tienen armonía entre ellas. Sí, suelo disfrutar lo que me da la naturaleza en cualquier época del año, sol y sombra, calor y fresco, brisa. Pasear por la vereda central debajo de los árboles anima el espíritu al sentir el canto de los pájaros y pericos revoloteando por esta gran sombra verde en contraste con el tráfico. Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire. Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días feriados que hay más tranquilidad, ya sea de día o de noche se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio. Experimentar la naturaleza dentro de la ciudad es un privilegio por nuestra condición de ciudad árida, tal vez eso me mueve a su contemplación. Sin duda ir por el centro de la alameda es mucho más agradable por la sensación de bienestar que se experimenta bajo sus árboles.
• ENTREVISTA 6	C3 - Deleite. SC1C3 - Percepción de la escala humana	Sobre todo disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos. No puedo decir lo mismo de las edificaciones y sus fachadas porque me parece que no tienen armonía entre ellas.
• ENTREVISTA 6	C3 - Deleite. SC2C3 - Oportunidades para disfrutar del clima y la naturaleza	Sí, suelo disfrutar lo que me da la naturaleza en cualquier época del año, sol y sombra, calor y fresco, brisa. Pasear por la vereda central debajo de los árboles anima el espíritu al sentir el canto de los pájaros y pericos revoloteando por esta gran sombra verde en contraste con el tráfico. Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire.
• ENTREVISTA 6	C3 - Deleite. SC3C3 - Oportunidades para mirar cualidades estéticas	Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días feriados que hay más tranquilidad, ya sea de día o de noche se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio. Experimentar la naturaleza dentro de la ciudad es un privilegio por nuestra condición de ciudad árida, tal vez eso me mueve a su contemplación. Sin duda ir por el centro de la alameda es mucho más agradable por la sensación de bienestar que se experimenta bajo sus árboles.
• ENTREVISTA 6	Evidencias documentarias: Pruebas documentarias del entrevistado	Ficha de observación, grabación, fotos

Anexo 9: Proceso de codificación

“Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C1 - Protección del arbolado viario”.-

Leyenda:

Expresiones en verde = Funciones perceptivas de seguridad

Expresiones en rojo = Cualidades subjetivas atribuidas

RB1:

Los árboles siempre dan una sensación de seguridad por su robustez, las mismas copas de los árboles crean como un espacio que nos diferencia de la avenida y de los edificios, es como si estuviéramos en un lugar diferente dentro de la ciudad, entre los árboles que entre los carros. La sensación de seguridad física en este lugar...

En la parte central se tiene y se siente más seguridad... todo este efecto lo dan los árboles y los jardines que separan los autos pero sin perder el control visual hacia toda la alameda, y la vereda... más ancha crean esta sensación de estar en un lugar calmo dentro de una ciudad caótica y ruidosa.

Definitivamente en la vereda central, el ruido se siente menos... los transeúntes, además de estar más alejados y separados por los árboles, su follaje y los jardines ayudan a bajar en algo este efecto... La polución de los autos también se aminora en esta área, uno puede ver claramente como las hojas de los árboles se tiñen de hollín...

RB2:

... la visibilidad de la avenida ayuda a la sensación de seguridad, porque si bien hay árboles de todas maneras se puede mirar lo que ocurre alrededor...

RB3:

Considero que se percibe mayor protección en la vereda central porque es más ancha, tiene árboles y está más alejada del tránsito.

La sensación de seguridad en la vereda central es mayor, porque el área verde y los árboles nos alejan del tráfico vehicular.

... desde la vereda central hay buena visibilidad para todos los demás corredores, los árboles son altos y no representan un obstáculo visual para los peatones.

... los árboles protegen del sol fuerte...

RB4:

La alameda central está delimitada por las pistas, me parece apropiado tener **un colchón verde con árboles para delimitar los corredores de peatones** y de carros **para dar mayor seguridad.**

Me siento seguro de saber que **puedo ver a través de este arbolado...**

Los árboles ayudan mucho para protegerse del clima y hay bastantes en la alameda central...

RB5:

... los árboles te protegen del ruido y de todo el movimiento del tráfico, y de las actividades comerciales del lugar.

... el espacio se siente más seguro en el centro por las barandas y los árboles que tiene... Por el corredor central transitan todos los peatones, bicis y perros... **es muy concurrido porque se percibe seguro, ofrece sensación de seguridad sobre todo por sus árboles grandes.**

... de día lo siento más seguro porque **el espacio es abierto aun teniendo los árboles como pantalla de protección...**

... hay buena sombra que proyectan los árboles en pleno calor. Lo que sí genera incomodidad son los ruidos de los buses y el dióxido de carbono que emiten... felizmente que **en la vereda central se percibe diferente con los árboles.**

RB6:

La vereda central me da seguridad...

“Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C2 - Confort del arbolado viario”.-

Leyenda:

Expresiones en celeste = Funciones perceptivas de bienestar

Expresiones en rojo = Cualidades subjetivas atribuidas

Expresiones en verde = Dualidad conjunta protección-confort

RB1:

Definitivamente en la parte central se percibe mayor bienestar... del confort que ofrece este espacio por el hecho de **estar rodeado de vida, tanto de los árboles como** de las plantas y los jardines, como **también por las personas que usan esta vía, todo esto forma parte del bienestar de este espacio...**

... no sólo nos dan una sensación de seguridad sino también de confort ambiental, hacen que uno se sienta **como desconectado por momentos de la cotidianeidad de la urbe, como sentirse en un túnel verde con menos ruido...**

... los árboles de la vereda central... nos hacen sentir más confortables porque nos protegen de las inclemencias del clima... Creo también que **un lugar puede sentirse confortable si existe sensación de seguridad y forma parte de un entorno verde dentro del bloque de cemento de la ciudad, como la alameda Pardo.**

... los árboles crean el espacio de confort necesario para desear sentarse **en el centro de la alameda,** porque muchas personas caminan por allí y muchos toman un descanso por **el hecho de estar en un lugar agradable con sombra, separado del smog, de la bulla y de una ciudad apurada.**

Cuando estoy en este entorno, **al estar en medio de** un jardín con **árboles** y poder en algún momento sentarme para mirar y observar, **me doy cuenta que existe otra ciudad dentro de la alameda central...** Ahí me doy cuenta mejor de que **la sensación de bienestar que sí experimento cuando circulo por acá es definitivamente por los árboles.**

Definitivamente los árboles son los grandes elementos naturales que nos da este espacio para ayudar a atenuar algo el ruido de los vehículos, existe siempre algo de bulla pero **la atmosfera del lugar invita a la abstracción...** para poder pasear y sociabilizar o entablar una conversación, ya que **nos brindan seguridad y confort.**

... estos árboles del área verde central dan seguridad y crean confort al mejorar la calidad del aire de este espacio, siendo lógico practicar deporte bajo sus copas y su sombra por los beneficios que representan a la salud...

RB2:

Sí, es más bonito ir por ese camino central, se siente una sensación de bienestar el caminar bajo los árboles.

Sí, **reducen la sensación de estar en una avenida, cuando... el clima es cálido provoca más quedarse por ahí.**

Sí, **hacen que el ambiente sea más bonito y agradable.**

Me parece que **la presencia de los árboles ayuda a disipar un poco la sensación comercial de la zona.**

... creo que **los árboles sí aportan haciendo un ambiente más amigable y confortable para el deportista...**

RB3:

Sí, **definitivamente se percibe mayor sensación de bienestar en la vereda central.** Además de los elementos ya antes mencionados como **los árboles**, también hay bancas, **en general hay un tratamiento paisajístico...**

Sí, **el contacto con la naturaleza siempre da sensación de confort.**

Sí, **la temperatura es agradable gracias al arbolado.**

Sí, **proporcionan sombra y temperatura agradable.**

Pienso, que es **lo mejor de todo este espacio público, confort y belleza. Sí se experimenta bienestar...**

RB4:

La vereda central porque **tiene un mejor desarrollo paisajístico en relación a los árboles**, bancas, iluminación **y un carril dedicado a deportistas y a peatones.**

Sí, **sobre todo porque los árboles purifican el aire que contaminan los carros...**

Sí, porque **brindan sombra en días soleados.**

Me parece **apropiada la selección de este arbolado, debido a que siempre tiene follaje en todas las épocas del año...** Me encanta **la sensación de bienestar que se experimenta en el centro de la alameda porque se siente fresco.**

... **los árboles generan sombra y confort a lo largo del recorrido de la vereda central...**

RB5:

La vereda central, por lo mismo que **uno camina entre árboles que purifican el aire** y **a su vez son una pantalla protectora tanto de la contaminación auditiva como visual.**

Sí, **evocan a una sensación de bienestar**, por el hecho que **uno se siente aislado y transmite la sensación de no estar inmerso en el caos de la ciudad.**

Sí, la vereda central está **diseñada para el tránsito peatonal y además para el ocio del caminante**, ya que se disponen de bancos para pequeñas pausas.

La alameda con los árboles invita a un escape dentro del caos de la avenida, sirve como desfogue de tumultos.

Me encantan **los árboles, dan una sensación de frescura** y conexión con lo natural en medio del tráfico. Eso es **experimentar bienestar dentro de tanto caos en la ciudad** y creo que **los árboles ayudan a crear esta atmosfera de confort.**

... los árboles crean una separación entre los ruidos de los vehículos y la alameda central, los árboles sí influyen en este confort como pantallas protectoras...

Sí, para ejercitarse es bastante adecuado, **los árboles protegen visualmente al deportista además de dar confort.**

RB6:

Sí, **los árboles influyen en la calidad de vida de las personas, nos hacen sentir cómodos y confortables cuando transitamos por el centro bajo sus grandes copas.**

Sí, **sobre todo en primavera y verano.**

Son árboles hermosos, **grandes que mejoran la calidad de vida de las personas**, y además **se siente muy acogedor.**

Sí, sí creo que **los árboles hacen que sea más agradable ejercitarse o jugar en la vereda central...**

“Narrativas de los informantes relacionadas con la Categoría C3 - Deleite del arbolado viario”.-

Leyenda:

Expresiones en morado = Funciones perceptivas de disfrute

Expresiones en rojo = Cualidades subjetivas atribuidas

Expresiones en celeste = Dualidad conjunta confort-deleite
 Expresiones en verde = Funciones perceptivas de seguridad

RB1:

Diría que el área central... los que vamos por el centro de la alameda... definitivamente disfrutamos más de un espacio como la vereda central, que se percibe como un espacio seguro, amable y compartido con otras personas que están mayormente con la misma dinámica del disfrute de sensaciones visuales agradables, principalmente por la perspectiva de sus árboles, separándonos de los bloques de edificios altos de la avenida Pardo.

Los árboles de la vereda central se convierten en el fuelle, entre lo que es la ciudad acelerada y este espacio de seguridad y confort... Si bien estos árboles son grandes, sus copas nos dan una sensación de cobijo y disfrute, en cambio con los edificios altos de gran monumentalidad, no se experimenta disfrute alguno cuando la vista se pierde en el cielo al tratar de mirarlos. Creo que las personas y los árboles siempre han compartido espacio, por eso de su disfrute.

Sí, porque se puede disfrutar del clima del distrito de Miraflores en todas las estaciones del año. En verano el clima es muy fuerte... pero felizmente que los árboles nos protegen para poder contemplar la naturaleza, además cuando se pone el sol se tiene una gran gama de colores maravillosos en el cielo que podemos disfrutar desde la vereda central por sus árboles. Así mismo en invierno el clima es muy crudo... y los árboles nos protegen... para poder disfrutar también del tiempo.

... sobre las cosas simples de la vida en una ciudad, oportunidades que uno todavía tiene al alcance para disfrutar como es la naturaleza, estos árboles que nos dan todo este microclima y esta confortable vereda central para disfrutarla, donde vamos y nos deleitamos sean días de sol o garúa y neblina. Muchos de los residentes de Miraflores que vivimos en los alrededores de la alameda Pardo no nos percatamos de ello porque lo damos por sentado, pero el sentir la tranquilidad que brinda ver un árbol grande y que juntos con los demás árboles crean este agradable micro espacio dentro de una ciudad de cemento no tiene valor monetario... Definitivamente los árboles sí influyen positivamente para el mayor disfrute de un espacio.

RB2:

Disfruto mucho más de la vereda central, es un espacio diseñado, más armónico, con árboles, flores, jardín...

Me resulta un espacio muy familiar y me trae muchos recuerdos lindos, ya que lo he transitado desde la infancia y me parece muy bonito que se mantengan los árboles y algunos edificios con la misma estética...

Sí, creo que **si no fuese así no habría tanta gente circulando por ahí durante todo el año y más en verano, los árboles suavizan el clima. Se experimenta una sensación muy agradable y realmente disfruto cada vez que paso en bicicleta.**

Me transmite comodidad y calidez debido a **la posibilidad de caminar entre los árboles en el medio de la alameda.** Además, sí creo que **los árboles influyen a conectarse con la naturaleza y mirar con otros ojos este espacio, ser más sensoriales y no tan racionales.**

RB3:

Definitivamente se percibe mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central. **Por la presencia de árboles y el tratamiento paisajístico que se ha realizado en esta área.**

Sí, se disfruta sobremanera al observar los árboles de la vereda central, es una manera de conectarse con la naturaleza. No hay edificios ni fachadas que llamen la atención... **todo es demasiado alto que se pierde en el cielo como para observar a excepción de los árboles.**

Claro que sí.

Sí considero, que los árboles de este corredor definitivamente influyen en el grado de deleite y belleza del lugar, **además de confort y protección.**

RB4:

Considero que se percibe mayor disfrute por la vereda central debido al **recorrido diseñado y dedicado a los peatones, el arbolado, el aire limpio, la sombra, la iluminación y la tranquilidad.**

Sí, disfruto caminar por este corredor central debido a que **los árboles son un excelente colchón verde y se ve excelente paisajísticamente, y porque en este corredor central no me siento abrumado por los edificios tan altos que hay en la cuadra.**

Sí, porque **me brindan un adecuado control de sol, sombra, iluminación natural y brisa para poder disfrutar de otras actividades, más sensoriales y contemplativas.**

Me transmite un aura de tranquilidad y liberación debido a que **los árboles añaden un factor estético, adicional, al factor confort térmico durante todo el recorrido.** Sí considero que los árboles influyen en que pueda disfrutar mejor de este

espacio porque al sentirme comfortable puedo fijarme en otras cosas, detalles, más sensoriales y contemplativas.

RB5:

La vereda central, por lo mismo que es un corredor con espacios verdes que funciona como pantalla protectora contra la contaminación tanto visual como auditiva. Por ello diría que se percibe que hay mayor disfrute mientras se camina despreocupadamente por esta vereda central, por lo mismo que funciona como aislador de lo que sucede en las calles paralelas y en la pista.

Disfruto mucho cuando camino por la vereda central y observo sobre todo como los árboles se pierden en el infinito hasta llegar al malecón. La vegetación en general es muy buena y agradable en este lugar. Es un camino que tiene bonita vista en la composición entre árboles, faroles y bancas.

Sí, es un pequeño escape dentro de la ciudad, te da un respiro en un distrito que está controlado por los comercios, sirve como desfogue para el ocio sobre todo que Miraflores no cuenta con muchas calles arboladas.

Lo más positivo es encontrar un espacio verde en medio de tantos edificios, donde se pueda transitar como peatón de manera más libre... Además transmite tranquilidad, estar fuera del alcance de la bulla de los autos, dando una mayor sensación de seguridad, uno se siente arropado con los árboles y así se puede disfrutar mejor de este espacio. Definitivamente los árboles sí influyen en este disfrute sensorial del centro de la alameda.

RB6:

Mayor disfrute y satisfacción visual en la vereda central, por las dimensiones de la vereda y los árboles y plantas.

Sobre todo disfruto de los árboles de la alameda central, también de las bancas y la iluminación de los farolitos...

Sin duda los árboles nos dan una mejor calidad de vida porque purifican el aire.

Este espacio invita a la contemplación, sobre todo en días... que hay más tranquilidad... se observa y disfruta mejor del lugar. Los árboles de la vereda central nos dan calidad de vida pero también la oportunidad de tener contacto con

la naturaleza sin salir de la ciudad y sí influyen positivamente en nuestro comportamiento ciudadano propenso al stress, mediante el deleite de este espacio.