

La habitabilidad del espacio público en pandemia por el COVID-19 y su relación con la calidad ambiental urbana, en el sector comprendido entre las Av. Salaverry, Av. San Felipe, Av. Brasil y Av. 28 de julio, distrito de Jesús María, Lima

The habitability of public space in the COVID-19 pandemic and its relationship with urban environmental quality, in the sector between Av. Salaverry, Av. San Felipe, Av. Brasil and Av. 28 de Julio, Jesús María district, Lima

**Shirley E. Chilet Cama¹; Rolando Reátegui Lozano²; Sara Diana Juro Vásquez.³ ;
Maricarmen Lucía Briones Zambrano⁴**

1. Universidad Nacional de Ingeniería. Perú. <https://orcid.org/0000-0002-6330-7240>
shchilet@uni.edu.pe.
2. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Perú. Código <https://orcid.org/0000-0002-2896-9193>. rreateguil@unmsm.edu.pe
3. Universidad Nacional de Ingeniería. Perú. <https://orcid.org/0000-0002-8087-209X>, sjv@uni.pe
4. Universidad Nacional de Ingeniería. Perú. <https://orcid.org/0000-0001-7637-5405>.
mbrionesz@uni.pe

Págs.: 60-72

ARTÍCULO EN EXTENSO

Recibido: 16/10/2021

Aprobado: 19/1/2022

Resumen

El problema fue investigar de qué manera la habitabilidad del espacio público en pandemia por el COVID-19 se relaciona con la calidad ambiental urbana, en el sector comprendido entre las Av. Salaverry, Av. San Felipe, Av. Brasil y Av. 28 de julio, distrito de Jesús María, Lima. Para lo cual, el objetivo fue explicar cómo la habitabilidad del espacio público en pandemia por el COVID-19 se relaciona con la calidad ambiental urbana. Además, con referencia al tipo y diseño de investigación es de enfoque cuantitativo es de tipo

descriptivo y analítico y según el tiempo de ocurrencia de los hechos es de corte transversal y de correlación causal. Según el planteamiento del problema, alcance del estudio y las hipótesis formuladas, el diseño de la Investigación es no experimental. Con relación a la muestra es de tipo probabilística. El valor de muestra poblacional en el área de estudio es un total de 72 personas entre los 20 a 79 años de edad, y según los sectores indicados se determina la población a encuestar a proporción del área de cada sector. Las técnicas de recojo de información que se utilizaron las fuentes primarias y secundarias; para las técnicas primarias se aplicaron: la encuesta y la observación, y para las fuentes secundarias, se procedió a revisar el Plan de Desarrollo Urbano del distrito de Jesús María, datos estadísticos del INEI 2017, entre otros estudios. Con respecto a los resultados en concreto, que la habitabilidad del espacio público en pandemia por el COVID-19 se relaciona con la calidad ambiental urbana, en el sector de investigación. También se concluye que los problemas que enfrentan las personas al desplazarse son diferentes e inclusive sus requerimientos difieren unas a otras; así también cada persona, constituye un mundo particular, ya que tienen diferentes percepciones, experiencias, necesidades y propuestas de mejora. Por último, se recomienda que el Gobierno Local diseñe nuevos espacios abiertos que puedan contribuir de manera efectiva a la inclusión social y económica, la seguridad, la identidad urbana, la salud y el bienestar.

Palabras claves: Habitabilidad, urbanismo, espacio público, medio ambiente.

Abstract

The problem was to investigate how the habitability of public space in a COVID-19 pandemic is related to urban environmental quality, in the sector between Av. Salaverry, Av. San Felipe, Av. Brasil and Av. 28 de July, district of Jesús María, Lima. For which, the objective was to explain how the habitability of public space in a COVID-19 pandemic is related to urban environmental quality. In addition, with reference to the type and design of research, it has a quantitative approach, it is descriptive and analytical and, depending on the time of occurrence of the events, it is cross-sectional and causal correlation. According to the statement of the problem, scope of the study and the hypotheses formulated, the research design is non-experimental. In relation to the sample, it is probabilistic. The value of the population sample in the study area is a total of 72 people between 20 and 79 years of age, and according to the indicated sectors, the population to be surveyed is determined in proportion to the area of each sector. The information gathering techniques used by the

primary and secondary sources; For the primary techniques, the following were applied: the survey and observation, and for the secondary sources, the Urban Development Plan of the Jesús María district, statistical data from the INEI 2017, among other studies were reviewed. With regard to the specific results, that the habitability of public space in a COVID-19 pandemic is related to urban environmental quality, in the research sector. It is also concluded that the problems that people face when moving are different and even their requirements differ from each other; Likewise, each person constitutes a particular world, since they have different perceptions, experiences, needs and proposals for improvement. Finally, it is recommended that the Local Government design new open spaces that can contribute effectively to social and economic inclusion, security, urban identity, health and well-being.

Keywords: Habitability, urbanism, public space, environment

Introducción

Borja & Muxi; Delgado (como se citó en Páramo et al, 2018), afirma que el espacio público no existe si no es en relación con la ciudad operando como un sistema, o porque el conjunto de la ciudad la entiende como tal. La ciudad es un espacio público a partir del cual se organiza la vida colectiva y donde hay una representación de esa sociedad. De allí surge la necesidad de entenderlo como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía frente a la ciudad: el derecho al espacio público, a la asociación, a la identidad y a la polis.

Según Gehl, J. y Gemzoe, L. (2002), el espacio público cumple tres funciones: servir como lugar de reunión y de encuentro de las personas, ser lugar de mercado donde se intercambian productos y servicios, y ser lugar de conexión de los diferentes espacios de la ciudad.

Páramo et al. (2018), refiere que el espacio público, como lugar donde se gestan prácticas sociales que contribuyen al encuentro de las personas, debe ser habitable y, por tanto, impactar en la calidad de vida urbana.

Según Rojas y Gil (2012) la calidad ambiental está orientada a la comprensión y la exploración de aquellos aspectos que conforman el hábitat físico donde el hombre desarrolla sus actividades básicas de vivir, alimentarse, trabajar, desplazarse y disfrutar.

Para Pinzón, M; Echevarri, I. (2010), el estado de las ciudades se asocia con su calidad ambiental urbana que está condicionada por el espacio público y a la incidencia directa o indirecta de diversos tipos de contaminación ambiental, que genera una imagen de la ciudad, la cual es valorada y percibida en función del impacto ambiental.

Un espacio se considera habitable en tanto satisface necesidades humanas. Quienes ocupan dichos lugares de manera permanente o transitoria en torno a prácticas como la socialización, la protesta ciudadana, la lúdica y el entretenimiento, las expresiones asociadas con el género, el comercio y demás expresiones culturales necesitan imaginarse condiciones espaciales, de equidad, seguridad y confort, que les permitan hacer uso de los espacios públicos, permanecer, sentirse cómodos, identificarse y apropiarse de ellos.

García-Canclini; Silva; Vergara (como se citó en Páramo et al, 2018). Para Zazo, M; Álvarez, A (2020) el espacio y el tiempo de trabajo, ocio y familia coexisten ahora en un mismo lugar, difuminando los límites espacios-temporales entre los ámbitos, tradicionalmente diferenciados, de producción y de reproducción social.

La gran mayoría de propuestas actuales que han transformado el espacio público han surgido como iniciativa de las administraciones de turno, que, si bien no obedecen a política de desarrollo urbano, si responde al programa de gobierno municipal que buscan mejorar las características del distrito para atraer inversiones en bienes raíces y negocios propios del crecimiento inmobiliario, sin tomar en cuenta el compromiso con el medio ambiente.

En el área de estudio como consecuencia de la globalización, las nuevas formas de urbanización, basadas en principios funcionales y cambiantes respecto a los grandes desarrolladores urbanos, han hecho del espacio público el vacío restante después de delimitar el espacio rentable para el uso privado. Estas formas de conformación urbana han conllevado hacia una acelerada degradación del espacio público, pero además de la pérdida de la valoración por el sentido mismo de lo público se han debilitado los lugares de encuentro, de sociabilización por los centros comerciales, supermercados que han venido destruyendo la dinámica social; y ahora sumado a un problema mundial, en la cual nos hemos visto afectado como es el COVID 19 se ha dejado al descubierto importantes deficiencias en la accesibilidad, la flexibilidad, el diseño, la gestión, el mantenimiento y la comunicación de los espacios públicos. El distanciamiento social, ha alterado el uso y la ocupación de los espacios públicos, así como las relaciones interpersonales en los centros de abastecimiento y servicios básicos necesarios para el funcionamiento del distrito, así la pérdida de las condiciones de habitabilidad conlleva a la insostenibilidad de los sistemas urbanos. Con referencia al tipo y diseño de investigación es de enfoque cuantitativo es de tipo descriptivo y analítico y según el tiempo de ocurrencia de los hechos es de corte transversal y de correlación causal. Con la investigación realizada en los sectores 1, 2, 3, 4, y 5 del distrito de Jesús María, podemos determinar lo siguiente: “Que la habitabilidad del espacio público en pandemia por el

COVID-19 se relaciona con la calidad ambiental urbana, en el sector comprendido entre las Av. Salaverry, Av. San Felipe, Av. Brasil y Av. 28 de julio, distrito de Jesús María, Lima”. También se concluye que los problemas que enfrentan las personas al desplazarse son diferentes e inclusive sus requerimientos difieren unas a otras; así también cada persona, constituye un mundo particular, ya que tienen diferentes percepciones, experiencias, necesidades y propuestas de mejora.

Materiales y Métodos

En esta investigación se aplicó las técnicas de recojo de información que se utilizaron las fuentes primarias y secundarias; para las técnicas primarias se aplicaron: la encuesta (El instrumento que se ha aplicado es el cuestionario, que guarda la confiabilidad, la validez y la objetividad) y la observación, a través del trabajo de campo, y para las fuentes secundarias, se procedió a revisar el Plan de Desarrollo Urbano del distrito de Jesús María, datos estadísticos del INEI 2017, entre otros estudios.

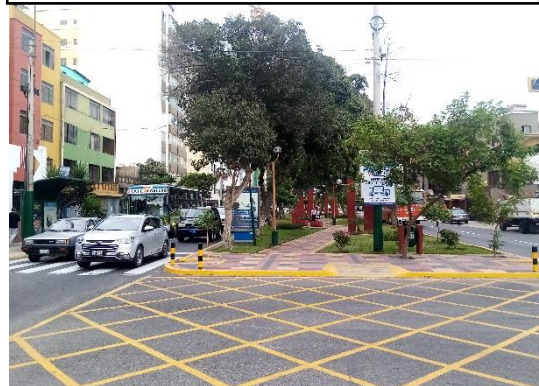
Resultados y Discusión

De los resultados obtenidos se ha determinado que la accesibilidad y la movilidad en pandemia por el COVID 19 se relaciona con los aspectos urbanos arquitectónicos, donde se evidencia que la municipalidad de Jesús María viene ejecutando proyectos de habilitación y mejoramiento del espacio público en

pandemia por el COVID – 19, de acuerdo a los resultados obtenidos en campo así lo demuestran; con respecto a las rampas encontramos que el 28% cuentan con rampas en el sector 2 (Ver Foto 1); asimismo en los sectores 1 y 5 es del 21%, en el sector 4 es del 16% y el sector 3 con el 14%, aunque todavía es insuficiente, pero consideramos que es necesario destinar presupuesto hacia este sector 3 dado que se ha determinado que tanto el sector 1 y el sector 3 son los que concentran el mayor porcentaje de comercio zonal y vecinal; así también, el sector 1 cuenta con el mayor porcentaje de área verde debido a que se encuentra el Campo de Marte, siendo este uno de los más concurrido no solo por los residentes del distrito sino de Lima Metropolitana, seguido de la Plaza San José; otro aspecto importante es destacar que

Foto 1:

Sector 2, Av. Cuba, Jesús María, en el que se pueden observar las rampas peatonales.



los equipamientos tanto de educación y salud se encuentran algunos en los sectores de estudio, y otros equipamientos en otros sectores del distrito de Jesús María.

En lo que respecta a las vías vehiculares, en el área de intervención realizada hemos encontrado que las vías en mayoría se encuentran en buen estado y regular estado de conservación, algunas vías sido reducida de sección con la finalidad de implementar rutas de ciclovías, así vemos existen cuatro ejes que cruzan los 5 sectores (Ver Mapa 1); sin embargo algunas ciclovías cuentan con bolardos ni señalética, solo se encuentran pintados de rojo, otras tienen sección muy angosta, se encuentran segregada, siendo un peligro para el ciclista,

el sector 3 cuenta con 6 bici estacionamientos, y en los otros sectores no existen; sin embargo, aún es insuficiente la cantidad de bici estacionamientos en este sector 3, ya que además es donde hay gran afluencia de personas por el comercio vecinal que predomina, así también en los sectores 1, 2, 4 y 5, ya se vienen dando un cambio de zonificación en sus principales avenidas de un RDM a un RDA, esto va a demandar más áreas de estacionamientos formales en espacios públicos, los mismos que son escasos, como se evidencia en el sector 5, donde los autos se estacionan en áreas restringidas; sin embargo creemos que el gobierno local debería incidir más en espacios peatonales que para estacionamiento de vehículos. Así también esta mayor altura de los edificios, que llega hasta 20 pisos en algunas avenidas, está generando un desbalance en la morfología urbana donde no hay una proporción adecuada entre ancho de calle y altura de la edificación.

En todos los sectores del área de estudio se ha determinado que hay mobiliarios urbanos, unas más que otras y el estado en bueno y regular; sin embargo, es en el sector 1 donde hay un mayor porcentaje de luminarias en los postes, y en menor porcentaje el sector 5, es en el sector 3 donde hay más tachos de basura, maceteros y



su
 han
 que
 no
 solo

Foto 2 :
Vista panorámica del área de estudio. Campo de Marte, con la mayor cantidad de área verde.



floreros, quioscos, casetas de seguridad, etc, por la presencia del comercio vecinal y en donde hay un mayor tránsito peatonal y vehicular.

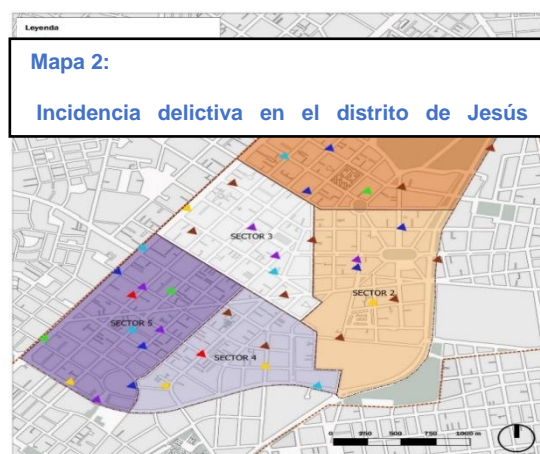
Con respecto a los paraderos aún sigue siendo una preocupación ya que todavía existen mayoritariamente paraderos informales (56) que los formales (14); así las personas en su mayoría caminan de 100 a 200m para conseguir la movilidad de transporte público, desde los sectores.

Con respecto a la protección del medio ambiente, la percepción de la contaminación del vecindario es alto ya que el 73.6% así lo indica; la contaminación sonora es la que mayoritariamente perciben (38.8%); sin embargo también hay presencia de contaminación visual, sobre todo en el sector 3 con un 41.73%, donde predomina el comercio vecinal y hay más tránsito de personas y vehículos; pero se resalta la presencia de una mayor cantidad de árboles de diferentes especies en el sector 1, Campo de Marte y alrededores, los mismos que generan un microclima de confort a los que viven por ese sector; sigue el sector 2, en la Av. Salaverry y sector 3, Av. General Garzón. (Ver Foto 2)

Uno de los aspectos a resaltar es lo referente a las áreas verdes. Es aquí que esta es una de las potencialidades más resaltantes del distrito, ya que no sólo tienen una importancia distrital sino también metropolitana, tanto con el Campo de Marte como el Parque de los Próceres y Precursores de la Independencia, que tienen carácter metropolitano.

Tenemos que resaltar también, que la mayoría de residentes de la zona de investigación indican que se sienten en confortables (91.66%), ello se refleja en la respuesta de los residentes que la municipalidad de Jesús María si contribuye al medio ambiente (73.61%).

Finalmente, lo relacionado con la percepción de seguridad, en los sectores 1 y 3 se observa que tienen el mayor número de personal de vigilancia con 81 y 74 respectivamente, es decir que es una zona con mayor nivel de seguridad en cambio en los sectores 2, 4 y 5 tienen un menor número de personal de vigilancia con 3, 14 y 10 respectivamente. Todavía la percepción de los residentes en la zona de estudio con respecto a



la inseguridad es alto, ya que la mayoría habría observado vandalismo, robo, hurto y daños a la propiedad privada y pública; indudablemente, la municipalidad de Jesús María viene invirtiendo mayor presupuesto en serenazgo, videovigilancia, a través de cámaras de seguridad instaladas en las calles y avenidas, entre otros. (Ver Mapa 2)

En los 5 sectores se aprecia que las avenidas y calles principales se encuentran semaforizadas, en buen estado de conservación como el sector 1 y en regular estado de conservación como el sector 5. Así también, la mayoría de los encuestados han afirmado que se sienten seguros por la presencia del serenazgo en sus sectores y que acuden de manera inmediata a sus llamados; sin embargo, son muy pocos los que opinan lo contrario; asimismo los residentes identifican con el Campo de Marte, otros con la Iglesia y Parque de San José, y otros con la Residencial San Felipe, los ven como hitos del distrito de Jesús María y lugares de referencia para cualquier persona que quiera llegar a los sectores. Sin embargo, lo más preocupante es que los residentes de la zona de estudio indican en 66% que no conocen ningún tipo de organización o asociación, ni tampoco participan.

Conclusión

Los problemas que enfrentan las personas al desplazarse por el área de estudio (sectores 1, 2, 3, 4 y 5) del distrito de Jesús María, son diferentes e inclusive sus requerimientos difieren unas a otras; así también cada persona, constituye un mundo particular, ya que tienen diferentes percepciones, experiencias, necesidades y propuestas de mejoras.

Como resultado de la investigación, en la que se aplicó la técnica de la observación y la encuesta se determinó lo siguiente:

En cuanto a la accesibilidad y movilidad y la relación con los aspectos urbanos arquitectónicos:

Se determinó que el sector 2 es el que presenta la mayor cantidad de rampas peatonales en un 28%, equivalente a 373 rampas, siendo la Av. Cuba la que cuenta con 72 rampas peatonales en buenas condiciones de accesibilidad; sin embargo, las secciones de éstas varían y en todos los sectores se aprecia que no cumplen con la normativa establecida de los 0.90 cm.

Así también, en cuanto a las secciones de las vías peatonales, solo en el sector 3 se observa algunas de ellas que si cumplen con la norma establecida de un mínimo de 1.20m de ancho; sin embargo, en los otros sectores se observa que en su mayoría no llegan a 0.90m, lo cual es muy reducida, más aun que venimos afrontando la pandemia del COVID-19 donde deberíamos mantener el distanciamiento social.

Otro de los aspectos que se ha observado, es en el sector 1, específicamente en la Av. Brasil, se aprecia obstáculos en la vía peatonal, materiales de construcción y vehículos estacionados que transportan los materiales de construcción, por las construcciones que vienen desarrollando las grandes inmobiliarias, lo que dificulta el paso de peatones.

También en este mismo sector se observa veredas que se encuentran sin mantenimiento, con fisuras, que es un peligro para las personas que transitan, y en otros casos como el sector 3, como el Jr. Huamachuco se observa postes de alumbrado en plena veredas lo que reduce la sección de la vía, dificultando el paso de personas; y en sector 5, como la Av. Mello Franco, se observa vehículos estacionados ocupando veredas; con ello se puede determinar que es en este sector donde se tiene la mayor cantidad de obstáculos.

En el área de estudio las calles comúnmente son de solo un sentido de vía, pero que queda insuficiente frente al paso de diferentes modos de transporte como autos, motos, y transporte público, e incluso paso de bicicletas.

En cuanto al estado de conservación de las vías en todos los sectores se puede apreciar que la gran mayoría se encuentra en buen estado de conservación, siendo el sector 3 el que tiene la mayor cantidad de vías en buen estado, seguidamente el sector 1 que tiene la gran cantidad de vías en regular estado de conservación.

La situación de la pandemia en la que nos encontramos ha hecho que se implementen más ciclovías en el área de estudio, en los 5 sectores cruzan ciclovías; sin embargo, éstas se cortan en los límites con otros distritos; asimismo, a pesar de estar pintados en rojo, algunas no cuentan con bolardos ni señaléticas, y su sección es muy angosta, dado que se ha tenido que tomar parte de la sección de la vía; es decir éstas no forman parte de una planificación.

Es solo en el sector 3 en que se cuenta con 6 bici estacionamientos, a diferencia de los otros sectores que no cuentan.

En cuanto a los estacionamientos formales, es el sector 4 el que cuenta con la mayor cantidad de estacionamientos formales, 30.2% del total, a diferencia del sector 5 que solo cuenta con un 6.9% del total.

En el área de estudio predominan los paraderos informales, en un 80.5%, y solo formales un 19.5%. Es el sector 1, el que tiene la mayor cantidad de paraderos formales, 57.14% y el sector 4 la mayor cantidad de paraderos informales en un 36.2%.

Según la encuesta aplicada a los habitantes de los sectores, se ha determinado que un 47.22% las personas frecuentan la Plaza San José, un 22.22% al Campo de Marte, y un 18.05% el Parque Andrés Avelino Cáceres.

En cuanto al uso del suelo, se determinó que el sector 1 y 3 es el que concentra el mayor porcentaje de comercio zonal y vecinal, a diferencia del sector 1 donde tiene el mayor porcentaje de área verde, por la presencia del Campo de Marte.

El uso de la vivienda se da en todos los sectores, siendo el sector 2 donde cuenta con el mayor porcentaje, seguido de los sectores 1 y el 3 donde predomina más el uso comercial. Son en los sectores 1 y 4 donde predomina la máxima altura (10 a 20m) con relación a los otros sectores. En cuanto a los mobiliarios; postes e iluminarias, es el sector 1 la que cuenta con mayor cantidad (673) a diferencia del sector 5 que es menor (396); sin embargo el sector 3 tiene la mayor cantidad de tachos de basura (96) a diferencia de los otros sectores. Finalmente, los sectores 3 y 5 son las que tienen la mayor cantidad de otros mobiliarios urbanos.

En cuanto a la protección del medio ambiente y la relación con los aspectos naturales

Según los encuestados en el área de estudio, un 73.6% de los encuestados perciben algún tipo de contaminación y un 26.38% no percibe contaminación. El mayor tipo de contaminación se distingue que es el sonoro, en un 38.8%; seguido de la contaminación atmosférica en un 26.38%, y de contaminación visual en un 18.05%.

Por otro lado, existe en el sector 1 una gran cantidad de árboles de diferentes especies que generan un microclima de confort, seguidos del sector 2 y sector 3.

En cuanto a las áreas verdes, Jesús María tiene un potencial por la cantidad de áreas verdes que se concentra en algunos sectores, como el Campo de Marte, el Parque de los Próceres de la Independencia, que tienen carácter metropolitano, alcanzando así una superficie de 645,198.6m², pero teniendo solo el 7.33 m² de área verde por habitante, aún por debajo de lo establecido por la OMS de 8m² de área verde por habitante; en cuanto a la apreciación de las personas sobre el mantenimiento de las áreas verdes en su sector, se determinó que un 65.2 % del total consideran que si se hace mantenimiento y un 4.1% que no, porque ven desmontes en su zona de áreas verdes.

En relación, a los residuos sólidos urbanos, la mayoría de las personas muestran preocupación por el medio ambiente, y son pocos los que segregan sus residuos, la mayoría lo votan mezclando todos los residuos.

En cuanto a la confortabilidad de los espacios públicos, el 91.66% del total encuestados se sienten confortables y un 8.3% del total mencionaron que no. La referencia a la confortabilidad es que el mayor porcentaje, un 30.5% mencionan que son caminables, que

son limpias y un mínimo porcentaje mencionaron que son seguros; sin embargo, algunos también lo consideran atractivos e históricos.

En cuanto a la contribución del gobierno local sobre acciones referidas al medio ambiente, hay un 73.61% del total de los encuestados que mencionaron estar de acuerdo con las acciones que se vienen realizando y un 26.3% no están de acuerdo.

En lo referido a la vulnerabilidad, se ha determinado que son los sectores 1, 2 y 3 los que presentan una gran cantidad de viviendas vulnerables por el mal estado de conservación, que datan de muchos años, y además se encuentran tugurizadas; sin embargo, en algunas de ellas se ha podido apreciar intervenciones de inmobiliarias, donde las vienen votando para poder construir edificios.

En cuanto a la percepción de la seguridad y la relación con los aspectos socioculturales

En lo referido a la protección, son en los sectores 1 y 3 donde se ha apreciado un mayor número de personal de vigilancia, a comparación de los sectores 2,4 y 5; sin embargo, en todos los sectores de encuentra semaforizado, el sector 1 es donde se tiene la mayor cantidad de semáforos en buen estado y el sector 5 la mayor cantidad de semáforos en regular estado. De las encuestas realizadas, se concluye que los residentes de todos los sectores mencionaron sentirse seguros por la presencia del serenazgo y policías.

En lo referido a los delitos, los encuestados manifestaron que es en el sector 1 y 5 donde existe la mayor cantidad de robo de autopartes; y en los sectores 2, 3, y 4, donde prevalece el robo a domicilio.

Por otro lado, es en el sector 3 donde se ha determinado que existe la mayor cantidad de cámaras en un 51.23% del total; y es en sector 2 donde se tiene la menor cantidad de cámaras de seguridad en un 9.8%; sin embargo, solo en los sectores 2 y 3 presentan un buen estado de conservación.

En relación, a los equipamientos, el sector 1 es la que tiene la mayor cantidad de equipamiento de educación, de salud y de recreación; y en menores cantidades están los sectores 3, 4 y 5.

Respecto a la identidad de las personas, la gran mayoría de las personas se identifican con el Campo de Marte, es uno de los hitos; seguido por el Parque y la Iglesia San José y otros con la Residencial San Felipe.

Otro aspecto, importante a destacar es que, de la encuesta realizada se ha evidenciado que un 91.66° del total, no conoce algún tipo de asociación u organización vecinal, lo cual nos

muestra que no conocen ni participan en ninguna organización; y solo un 8.33% conoce algún tipo de organización vecinal.

Otro resultado, obtenido en los encuestados, es que se ha determinado que, solo un 26.38% del total realizan algún tipo de deporte, mientras que un 4.1% prefieren escuchar música; asimismo un 43.05% del total realizan actividades como el caminar, running o pasear a su mascota, y que éstas actividades lo realizan mayoritariamente de manera interdiaria y semanal, y un mínimo de personas manifiestan que no salen por temor a contagiarse.

Sobre la presencia del tipo de comercio ambulatorio, los encuestados han manifestado que ahora en pandemia han observado una mayor cantidad de ambulantes en las calles, pero que son de paso.

En relación, a actividades costumbristas, los encuestados manifestaron tener poca participación en actividades costumbristas por la pandemia, y la gran mayoría no participan en ninguna actividad. De los que vienen participando ellos manifestaron seguir haciéndolo incluso en post pandemia; mientras que los otros residentes no muestran interés en participan en ninguna actividad costumbrista.

Sobre los monumentos declarados de interés público, es el sector 1 que tiene la mayor cantidad (10) y el mayor porcentaje 58.8%; el sector 4 tiene la menor cantidad (1) con un 0.58%. En cuanto al estado de conservación; sin embargo, son en los sectores 2 y 4 donde se encuentran la mayor cantidad en buen estado de conservación, y en el sector 1, de regular y mal estado.

Referencias bibliográficas

Borja, J; Muxi, Z (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona 2000.

Recuperado de <https://www.researchgate.net/publication/31731154>

Borja, J; Muxi, Z (2001). Centros y Espacios Públicos como oportunidades. Perfiles latinoamericanos, volumen (19), 115-130. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/115/11501906.p.f>

García Canclini, N (1997). Imaginarios urbanos. Buenos Aires: Eudeba

Gehl J; Lars G. (2002). Nuevos espacios urbanos. Editorial: Gustavo Gili. Recuperado:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lar/de_1_p/capitulo2.pdf

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Peña, J.L. (2005). Miedo al crimen en Bogotá: un estudio empírico. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Trabajo de grado).

Pinzón, M., Echevarri, I. (2010). Espacio Público, Cultura y Calidad Ambiental Urbana. Una propuesta metodológica para su intervención. *Investigación y Desarrollo*, 18 (1), 93-113.

Recuperado de

https://www.redalyc.org/pdf/268/Resumenes/Abstract_26815364005_2.pdf

Rojas, A; Gil, B. (2012). La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano. Caso de estudio Pedregosa Alta, parroquia Lasso de la Vega, Municipio Libertador del Estado Mérida. *Provincia*, número 28, 87-113.

Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/555/55530464005.pdf>

Zazo-M; Álvarez-Agea, (2020). Ciudad Covid 19: una nueva inequidad en el espacio y el tiempo urbano. Santiago