

Eje temático: Territorio

PERSPECTIVAS CUALITATIVAS SOBRE LA MOVILIDAD URBANA DEL JIRON GRAU, CENTRO HISTÓRICO DE PIURA

Herbert Sebasthian Silva Diaz¹, Edinson Emanuel Rivas Nole¹, Roberto Carlos Vega Villegas¹, Vilma Nicole Milene Rojas Zapata¹, Ismael Oswaldo Vilela Castillo¹

¹Universidad César Vallejo, Piura, Perú

**hsilvadi5@ucvvirtual.edu.pe | +51 971 096 916
erivasno@ucvvirtual.edu.pe | +51 972 419 686
ivilelaca@ucvvirtual.edu.pe | +51 924 668 163
rvegavi01@ucvvirtual.edu.pe | +51 958 871 389
vrojasza@ucvvirtual.edu.pe | +51 918 769 036**

RESUMEN

La movilidad urbana en el Jirón Grau, centro histórico de Piura, enfrenta tensiones entre preservación patrimonial y demandas contemporáneas de accesibilidad, agravadas por la urbanización acelerada. Este estudio analiza las perspectivas cualitativas de los usuarios para comprender las intersecciones entre la dimensión humana y el impacto físico-ambiental. La dimensión humana se fundamenta en teorías de Kevin Lynch, Jane Jacobs y Jan Gehl, los cuales examinan las interacciones sociales, percepción de seguridad, conectividad y accesibilidad para grupos vulnerables. La dimensión físico-ambiental se fundamenta en teorías de Ebenezer Howard y Richard Register. Estudios previos priorizan flujos vehiculares, ignorando las experiencias ciudadanas que determinan la apropiación del espacio público histórico, lo que reduce la movilidad a desplazamiento físico, desatendiendo significados, seguridad y tensiones entre preservación y funcionalidad. Mediante un enfoque cuantitativo con interpretación hermenéutica, se aplicó una encuesta estructurada a 378 usuarios cotidianos (muestreo probabilístico estratificado) que transitan por el tramo del Jirón Grau, que va desde el óvalo Grau hasta la Catedral. Se evaluaron diez subcategorías, cinco de la dimensión humana y cinco de la dimensión físico-ambiental, usando la escala de Likert (5 puntos máximo): interacciones sociales, percepción de seguridad, conectividad, accesibilidad para grupos vulnerables, oportunidades de estancia, estructura vial, mobiliario urbano, infraestructura física, barreras físicas y escala humana. Los resultados, los cuales se visualizan en los gráficos de radar, revelan heterogeneidad perceptual: interacciones sociales destacadas ($M=4.3$) contrastan con deficiencias críticas en accesibilidad para grupos vulnerables ($M=1.5$) e infraestructura física ($M=1.0$). La percepción de seguridad ($M=2.6$) y el desapego identitario ($M=2.5$) evidencian contradicciones entre calidad física y apropiación social. La triangulación teórica identifica conceptos como exclusión arquitectónica y monumentalidad deshumanizada, refutando supuestos universales y demandando teorías situadas en contextos latinoamericanos. Los hallazgos proponen marcos de gobernanza participativa que equilibren funcionalidad urbana y preservación patrimonial a nivel Latinoamericano, priorizando seguridad y accesibilidad universal.

ABSTRACT

Urban mobility in Jirón Grau, the historic center of Piura, faces tensions between heritage preservation and contemporary demands for accessibility, exacerbated by rapid urbanization. This study analyzes users' qualitative perspectives to understand the intersections between the human dimension and the physical-environmental impact. The human dimension is based on theories by Kevin Lynch, Jane Jacobs, and Jan Gehl, who examine social interactions, perceptions of safety, connectivity, and accessibility for vulnerable groups. The physical-

environmental dimension is based on theories by Ebenezer Howard and Richard Register. Previous studies prioritize vehicular flows, ignoring the experiences of citizens that determine the appropriation of historic public space, which reduces mobility to physical displacement, disregarding meanings, safety, and tensions between preservation and functionality. Using a quantitative approach with hermeneutic interpretation, a structured survey was administered to 378 daily users (stratified probability sampling) who travel along the section of Jirón Grau that runs from the Grau roundabout to the Cathedral. Ten subcategories were evaluated, five from the human dimension and five from the physical-environmental dimension, using the Likert scale (maximum 5 points): social interactions, perception of safety, connectivity, accessibility for vulnerable groups, opportunities for staying, road structure, urban furniture, physical infrastructure, physical barriers, and human scale. The results, which are displayed in radar charts, reveal perceptual heterogeneity: outstanding social interactions ($M=4.3$) contrast with critical deficiencies in accessibility for vulnerable groups ($M=1.5$) and physical infrastructure ($M=1.0$). The perception of safety ($M=2.6$) and identity detachment ($M=2.5$) reveal contradictions between physical quality and social appropriation. Theoretical triangulation identifies concepts such as architectural exclusion and dehumanized monumentality, refuting universal assumptions and demanding theories situated in Latin American contexts. The findings propose participatory governance frameworks that balance urban functionality and heritage preservation at the Latin American level, prioritizing safety and universal accessibility.

Palabras clave: **movilidad urbana, centro histórico, perspectivas cualitativas, accesibilidad, percepción ciudadana.**

• INTRODUCCIÓN.

La movilidad urbana en centros históricos latinoamericanos enfrenta tensiones crecientes derivadas de la urbanización acelerada y el incremento del parque automotor. Mientras el 82% de la población latinoamericana habita en ciudades (UNDP, 2024), los espacios patrimoniales experimentan presiones sin precedentes que comprometen simultáneamente su integridad arquitectónica y su función social. Las ciudades intermedias han registrado un aumento del 7.8% en ventas de vehículos durante la última década (AEADE, 2024), generando conflictos directos entre conservación patrimonial y demandas contemporáneas de accesibilidad. Esta problemática demanda enfoques investigativos que trascienden métricas cuantitativas tradicionales para incorporar dimensiones experienciales y perceptuales de los usuarios del espacio urbano.

La problemática central reside en la limitada comprensión de cómo los usuarios del Jirón Grau del centro histórico de Piura experimentan, significan y se apropian del espacio urbano en el contexto de las transformaciones contemporáneas de la movilidad, y cómo estas dinámicas socio-espaciales interactúan con los procesos de transformación físico-ambiental del tejido urbano patrimonial piurano. Esta insuficiencia analítica se manifiesta en la ausencia de marcos interpretativos que articulen sistemáticamente la dimensión humana constituida por las interacciones sociales, percepción de seguridad, significados y narrativas de conectividad urbana y accesibilidad para grupos vulnerables con el impacto físico-ambiental expresado en la configuración de estructura vial, diversidad de mobiliario urbano, infraestructura física y accesibilidad, barreras físicas y escala humana en diseño urbano, reconociendo que ambas dimensiones operan como sistema integrado en la configuración de la movilidad urbana patrimonial.

Los estudios existentes privilegian análisis de flujos vehiculares e infraestructura física, invisibilizando sistemáticamente las dimensiones experienciales que determinan la apropiación ciudadana del espacio público histórico. Esta limitación resulta problemática porque reduce la movilidad a desplazamiento físico, ignorando cómo los usuarios construyen significados, perciben seguridad y negocian cotidianamente las tensiones entre preservación y funcionalidad urbana. A partir de esto surge la interrogante: ¿De qué manera las

perspectivas cualitativas de los usuarios sobre la movilidad urbana en el Jirón Grau revelan las intersecciones entre la dimensión humana y el impacto físico-ambiental en el centro histórico de Piura?

El objetivo general es analizar las perspectivas cualitativas sobre la movilidad urbana del Jirón Grau para comprender las intersecciones entre la dimensión humana y el impacto físico-ambiental. Así mismo dentro de los objetivos específicos se tienen: identificar patrones de percepción ciudadana caracterizando interacciones sociales, percepción de seguridad, narrativas de conectividad y accesibilidad para grupos vulnerables; evaluar el impacto físico-ambiental examinando estructura vial, mobiliario urbano, infraestructura y barreras físicas; e interpretar las articulaciones entre ambas dimensiones para sintetizar una comprensión integral de la movilidad patrimonial. Esta investigación integra la dimensión humano-social con el impacto físico-ambiental mediante etnografía urbana, análisis del discurso y mapeo perceptual. Los hallazgos identificarán conflictos entre preservación y accesibilidad, caracterizarán barreras que limitan la movilidad de grupos vulnerables y documentarán estrategias de apropiación espacial, generando conocimiento transferible a centros históricos latinoamericanos y contribuyendo al desarrollo de marcos de gobernanza participativa que equilibren funcionalidad urbana con preservación patrimonial en contextos de recursos limitados.

• MARCO TEÓRICO/ANTECEDENTES

La movilidad urbana en ciudades contemporáneas trasciende el desplazamiento físico, configurándose como fenómeno socio-espacial complejo articulando experiencias vivenciales, relaciones de poder y materialidad del entorno construido. Esta investigación se fundamenta en las dimensiones teóricas humano-social y físico-ambiental, esenciales para analizar espacios patrimoniales

Dimensión Humano-Social: De la planificación vehicular a la escala humana

Kevin Lynch (1960) revolucionó la comprensión de movilidad demostrando que los usuarios construyen "imágenes mentales" del entorno urbano mediante cinco elementos estructurales: sendas (canales de movimiento), bordes (límites perceptuales), barrios (áreas identitarias), nodos (puntos de convergencia) y mojonos (referencias visuales). Aplicado al Jirón Grau, se interroga: ¿opera como senda histórica legiblemente clara, o como territorio fragmentado sin identidad perceptual? Permitiendo analizar cómo la conectividad urbana no es solo infraestructura física sino construcción cognitiva colectiva.

Jane Jacobs (1961) en perspectiva sociológica, argumenta que la vitalidad urbana emerge de "ballet de la calle": interacciones espontáneas facilitadas por diversidad de usos, cuadras cortas, edificios históricos y concentración poblacional. Su concepto de "ojos en la calle" (vigilancia natural) vincula directamente con percepción de seguridad: espacios vitales seguros porque la presencia humana constante disuade delitos. Esta teoría cuestiona si el Jirón Grau cultiva diversidad que genere apropiación social o funciona como corredor monofuncional.

Jan Gehl (2010) sistematiza estos principios mediante teoría de tres escalas de movilidad: necesaria (obligatoria), opcional (recreativa) y social (encuentros). Propone doce criterios de calidad del espacio público: protección (seguridad vial y delictiva), confort (caminar, estar, sentarse) y disfrute (escala humana, estética positiva). Aplicado al análisis del Jirón Grau, estos criterios operacionalizan la evaluación de cada subcategoría desde perspectiva experiencial.

Dimensión Físico-Ambiental: Sostenibilidad y equilibrio territorial

Ebenezer Howard (1902) fundamentó la dimensión ambiental en "la ciudad-jardín", argumentando que concentración urbana agota recursos del campo, desequilibrando territorio. Richard Register (2006) lo actualiza conceptualizando "ecocity": ciudad como organismo vivo equilibrado entre infraestructura construida y sistemas ecológicos. Ian McHarg (1969) complementa con planificación ecológica que integra naturaleza como componente esencial. Estas teorías fundamentan la evaluación sostenible de patrones de movilidad en espacios patrimoniales.

Perspectiva Latinoamericana Crítica

Milton Santos (2000) desde geografía crítica latinoamericana argumenta que el espacio urbano en el Sur Global se conflictúa por la fragmentación territorial y "circuitos superior e inferior de economía urbana". Explica tensiones entre formalidad patrimonial e informalidad comercial en el Jirón Grau. Raúl Zibechi (2008) complementa conceptualizando "territorios autónomos", poblaciones marginalizadas desarrollan geografías alternativas frente a planificación oficial, relevante para comprender apropiaciones no monumentales del espacio histórico.

Estudios recientes evidencian que movilidad urbana en centros históricos latinoamericanos enfrenta tensiones específicas derivadas de urbanización acelerada y planificación fragmentada. Ortiz Sánchez et al. (2020) y Adlakha y Parra (2020) documentan deficiencias estructurales por infraestructura peatonal inadecuada y priorización vehicular. Ramírez Uribe et al. (2022) y Valette (2022) identifican reconfiguración socioespacial que intensifica desigualdades territoriales. La dependencia del automóvil compromete sostenibilidad urbana (Olivares Mendoza et al., 2022; Quesada-Thompson, 2022), produciendo exclusión social (Rosero Ordoñez, 2025; Íñiguez Sepúlveda & Íñiguez Ayón, 2022) y evidenciando debilidad estatal en marcos regulatorios (Poole Fuller, 2021; Orrego-Oñate & Marquet, 2025).

Desde perspectiva perceptual, Castañeda-Meneses (2023) enfatiza que movilidad no es solo transporte sino facilidades y dificultades de grupos sociales específicos. Murillo et al. (2020) destacan que percepciones ciudadanas constituyen clave interpretativa sobre vivencias en espacios públicos. Lee y Cho (2025) demuestran que interacciones sociales dependen de relación entre infraestructura peatonal y densidad urbana. Batista et al. (2023) argumentan que diseño debe acomodar usuarios, no regular tráfico. La accesibilidad para grupos vulnerables se caracteriza por barreras económicas, físicas y cognitivas (Vecchio et al., 2020; Ullauri-Ugalde et al., 2023).

Persiste vacío significativo en comprensión cualitativa de movilidad en centros históricos de ciudades intermedias con dinámicas específicas de clima, morfología colonial y prácticas culturales regionales. Esta investigación contribuye mediante integración de percepciones ciudadanas con análisis técnico, abordando tensión entre modernización y conservación patrimonial.

• METODOLOGIA.

La presente investigación corresponde a un estudio de tipo básico orientado a generar conocimiento científico sobre las perspectivas de la movilidad urbana en el Jirón Grau del Centro Histórico de Piura. El estudio adoptó un enfoque cuantitativo con interpretación cualitativa hermenéutica, donde los datos numéricos de percepción ciudadana obtenidos mediante encuestas se interpretaron hermenéuticamente en diálogo con literatura especializada. El diseño corresponde a un estudio de caso único instrumental del Jirón Grau con alcance descriptivo-interpretativo, buscando comprender la configuración de las dimensiones de movilidad sin generalización estadística, pero estableciendo transferibilidad analítica hacia contextos urbanos patrimoniales similares.

Las categorías se estructuran en dos dimensiones fundamentales: Dimensión Humana y Social (interacciones sociales espontáneas, percepción de seguridad, significados de conectividad, accesibilidad para grupos vulnerables, y oportunidades para la estancia) y Dimensión Físico-Ambiental (configuración vial, mobiliario urbano, infraestructura y accesibilidad, barreras físicas, y escala humana en diseño).

Población y muestra: Usuarios cotidianos del Jirón Grau (población estimada: 2,500 diarios). Se calculó $n=378$ mediante fórmula para poblaciones finitas (95% confianza, 5% error, $p=0.5$), empleando muestreo probabilístico estratificado por cuotas según horario (mañana 40%, tarde 35%, noche 25%), día de semana (lunes-viernes 70%, fin de semana 30%) y perfil de usuario (residentes 30%, comerciantes/trabajadores 45%, visitantes 25%).

Instrumento de recolección: Se diseñó una encuesta estructurada de 22 ítems con escala Likert de 5 puntos (1=muy deficiente, 2=deficiente, 3=Regular, 4=Bueno, 5=Muy bueno), distribuidos equitativamente entre las diez subcategorías de análisis, cinco en cada categoría. La prueba piloto ($n=45$) permitió ajustes de redacción. La confiabilidad interna alcanzó α de Cronbach=0.87 para la escala total, con valores entre $\alpha=0.72-0.89$ para subcategorías individuales.

Análisis de datos: Se calcularon estadísticas descriptivas (frecuencias, porcentajes, medias, desviaciones estándar) para cada subcategoría. Los resultados se visualizaron mediante gráficos radar que representan las diez subcategorías como ejes radiales equidistantes, graficando valores medios en escala 0-5. Esta herramienta de visualización es apropiada para variables multicriterio medidas en escala común (Saary, 2008), facilitando identificación visual comparativa del perfil perceptual de la movilidad urbana.

Interpretación hermenéutica mediante triangulación teórica: Los datos cuantitativos se sometieron a análisis hermenéutico-fenomenológico mediante triangulación teórica, comparando sistemáticamente los hallazgos empíricos del Jirón Grau con marcos conceptuales y evidencia empírica reportada en literatura académica sobre movilidad urbana en centros históricos latinoamericanos. Las convergencias entre datos locales y literatura internacional validaron hallazgos mediante consistencia teórica, mientras que las divergencias revelaron especificidades contextuales irreductibles del caso piurano (clima extremo, colonialidad persistente, comercialización excluyente, debilidad institucional, envejecimiento demográfico), generando mediante interpretación hermenéutica los diez conceptos urbano-arquitectónicos situados que constituyen el aporte teórico original del estudio. Este proceso de hermenéutica dialógica entre datos empíricos y teoría académica permitió trascender la descripción estadística para construir comprensión profunda de los significados subyacentes de la movilidad patrimonial.

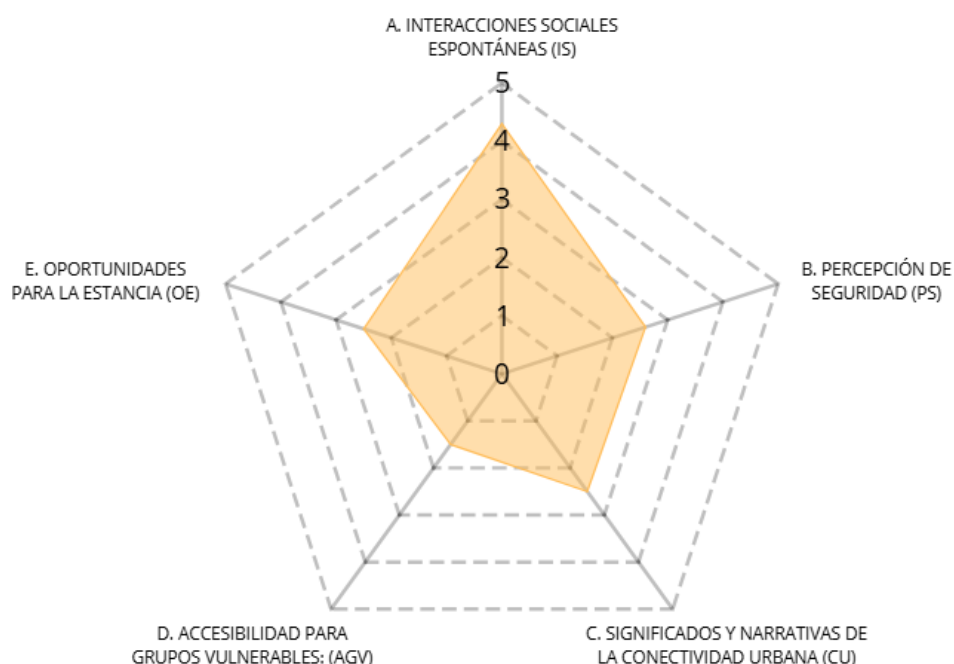
• RESULTADOS.

Dimensión humana y social de la movilidad urbana

La Figura 1 presenta el gráfico radar comparativo de las diez subcategorías evaluadas mediante encuesta estructurada ($n=378$). El análisis reveló marcadas diferencias entre subcategorías, con puntuaciones que oscilan entre 1.5 y 4.5 en escala Likert de 5 puntos, evidenciando heterogeneidad perceptual significativa.

Figura 1

Gráfico radar de la dimensión humana y social de la movilidad urbana.



Nota. La imagen muestra el gráfico radar de la dimensión humana y social de la movilidad, con sus cinco subcategorías. Fuente: Elaboración propia de equipo investigador (2025).

Tabla 1. Estadística descriptiva de subcategorías - Dimensión humana y social (n=378)

Subcategoría	M	Valoración
Interacciones sociales	4.3	Muy bueno
Percepción de seguridad	2.6	Deficiente
Conectividad urbana	2.5	Deficiente
Accesibilidad vulnerable	1.5	Muy deficiente
Oportunidades estancia	2.5	Deficiente

Nota.El cuadro muestra la valorización de las cinco subcategorías de la dimensión humano-social. Fuente: Elaboración propia de equipo investigador (2025).

Subcategoría 1: Interacciones sociales espontáneas (M=4.3)

El mobiliario urbano como facilitador de socialización registró 40.48% de aprobación total (totalmente de acuerdo + de acuerdo). La participación en actividades comunitarias alcanzó 32.28% de acuerdo. La satisfacción con espacios para socializar obtuvo 37.04%. Este patrón decreciente revela discontinuidad entre calidad física del equipamiento y apropiación social efectiva, configurando el concepto de equipamiento paradójico.

Subcategoría 2: Percepción de seguridad (M=2.6)

La sensación de tranquilidad al transitar registró solo 26.98% de usuarios que se sienten seguros. Las incidencias delictivas personales afectaron al 25.40% durante los últimos 12

meses. La confianza en medidas de seguridad implementadas alcanzó 36.77% de efectividad percibida. Estos indicadores configuran patrimonio vulnerable: valor arquitectónico coexistiendo con inseguridad ciudadana crítica.

Subcategoría 3: Significados y narrativas de conectividad (M=2.5)

La representación de valores culturales piuranos registró 25.13% de desacuerdo. La neutralidad identitaria alcanzó 33.33% sin sentido de pertenencia. El reconocimiento de narrativas culturales significativas obtuvo solo 18.52%. Este hallazgo evidencia desapego **identitario**: ausencia de apropiación simbólica del patrimonio oficial.

Subcategoría 4: Accesibilidad para grupos vulnerables (M=1.5)

Constituye la subcategoría más crítica. La disponibilidad de espacios adaptados para personas con discapacidad registró 36.41% que "rara vez" encuentra adaptaciones. Las deficiencias de pavimento afectan comodidad del 25.66%. La percepción de diseño excluyente alcanzó 41.27%. Configura **exclusión arquitectónica** severa que vulnera derechos fundamentales.

Subcategoría 5: Oportunidades para la estancia (M=2.5)

La participación en actividades culturales alcanzó 36.51%. Los espacios adecuados de descanso registran 25.66% de satisfacción. La presencia de elementos que invitan a permanecer obtuvo 31.75% de valoración positiva. El Jirón Grau funciona como **corredor sin permanencia**: infraestructura circulatoria sin cultivo de estancia significativa.

Dimensión físico-ambiental de la movilidad urbana

La Figura 2 presenta el gráfico radar comparativo de las cinco subcategorías, de la dimensión físico-ambiental, evaluadas mediante encuesta estructurada (n=378). El análisis reveló marcadas diferencias entre subcategorías, con puntuaciones que oscilan entre 1.0 y 4.5 en escala Likert de 5 puntos, evidenciando heterogeneidad perceptual significativa.

Figura 2

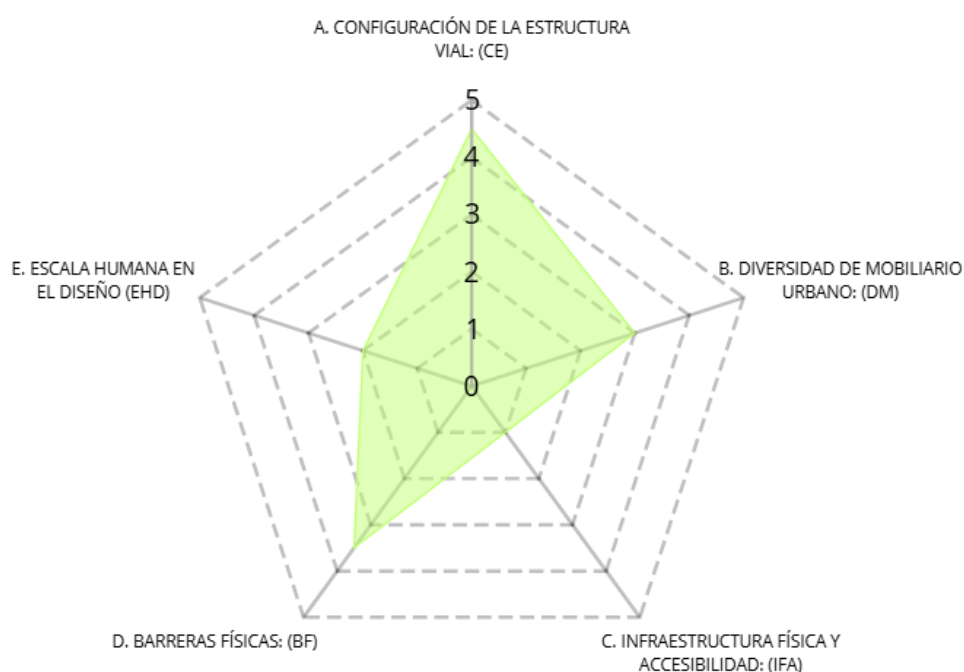


Gráfico radar de la dimensión físico-ambiental de la movilidad urbana.

Nota: Se muestra la imagen del gráfico radar de la Dimensión Físico-Ambiental de la Movilidad, con sus cinco subcategorías. Fuente: Elaboración propia de equipo investigador (2025).

Tabla 2. Estadística descriptiva de subcategorías - Dimensión físico-ambiental (n=378)

Subcategoría	M	Valoración
Estructura vial	4.5	Muy bueno
Mobiliario urbano	3.0	Regular
Infraestructura física	1.0	Muy deficiente
Barreras físicas	3.5	Bueno
Escala humana	2.0	Deficiente

Nota.El cuadro muestra la valorización de las cinco subcategorías de la dimensión físico-ambiental. Fuente: Elaboración propia de equipo investigador (2025).

Subcategoría 6: Configuración de la estructura vial (M=4.5)

La comodidad del pavimento registró 36.51% de valoración positiva. La congestión peatonal alcanzó solo 27.25% de percepción frecuente. La facilitación de desplazamientos obtuvo 45.24% de acuerdo. Constituye **infraestructura patrimonial lograda**: condiciones físicas favorables que contrastan paradójicamente con deficiencias de accesibilidad universal.

Subcategoría 7: Diversidad de mobiliario urbano (M=3.0)

La adaptación a usos múltiples alcanzó 28.89% para algunos grupos. La seguridad percibida del mobiliario registra 30.95% como medianamente segura. La respuesta a necesidades diferenciadas obtuvo 33.07% de insatisfacción. Configura **equipamiento excluyente**: deficiencias cualitativas que limitan apropiación universal.

Subcategoría 8: Infraestructura física y accesibilidad (M=1.0)

Constituye la emergencia más severa. El 31.48% está totalmente en desacuerdo con que la infraestructura previene accidentes peatonales. La adecuación para personas con discapacidad registra 28.57% de infraestructura inadecuada. La suficiencia de rampas y cruces peatonales alcanza solo 15.87%. Configura **infraestructura de riesgo**: fallas que comprometen integridad física.

Subcategoría 9: Barreras físicas (M=3.5)

La evitación ocasional de rutas por obstáculos alcanza 29.89%. Los puntos críticos urgentes registran 38.10%. Las barreras intermitentes afectan al 34.92%. Evidencia **transitabilidad fragmentada**: problemáticas localizadas más que barreras generalizadas.

Subcategoría 10: Escala humana en el diseño (M=2.0)

La inadecuación para movilidad reducida alcanza 34.92%. La inseguridad del diseño registra 26.46%. Los cambios de recorrido por incomodidad afectan al 31.75%. Revela **monumentalidad deshumanizada**: priorización de estética sobre funcionalidad humana.

DISCUSIÓN

Contradicciones entre Teoría Universal y Realidad Contextual

La triangulación teórica entre datos empíricos del Jirón Grau y literatura internacional revela convergencias que validan dimensiones generales del fenómeno, pero divergencias críticas que exponen límites de transferibilidad directa de marcos conceptuales euro-céntricos hacia realidades latinoamericanas.

Dimensión Humana: Equipamiento paradójico y apropiación fragmentada

Las interacciones sociales sobresalientes (M=4.3) convergen con Egea y Salamanca (2020) sobre elementos físicos facilitadores de socialización en plazas latinoamericanas, pero se complejizan al contrastar con participación comunitaria limitada (32.28%), consistente con Ursino et al. (2020) sobre desarticulación entre calidad espacial y vitalidad social. La teoría de Jacobs (1961) sobre "ballet de la calle" presupone que diversidad física genera apropiación automática, pero la realidad piurana desvela mediación contextual radical: el clima extremo (>35°C entre 12-16h, SENAMHI 2023) fragmenta temporalmente el uso de mobiliario metálico, y la colonialidad persistente reproduce jerarquías sociales limitando participación popular, convergiendo con Bieletto-Bueno (2024) sobre territorialización cultural excluyente.

La percepción de seguridad crítica (M=2.6) es consistente con literatura sobre violencia ordinaria (Díaz y Esteves, 2020; Reina-Gallego y García-Pico, 2024). La victimización del 25.40% encuentra respaldo específico local en Vigil et al. (2024) sobre espacios inseguros piuranos. El concepto de Lynch (1960) sobre legibilidad urbana facilitando seguridad se invierte: el Jirón Grau opera como senda históricamente legible pero funcionalmente insegura, contradicción teórica de que claridad espacial genera control natural. La baja confianza en medidas de seguridad (36.77%) vincula con Galeana-Cruz y Monkkonen (2024) sobre estructura urbana facilitadora del delito y Mora y Vera (2025) sobre comercio informal obstaculizando visibilidad.

El desapego identitario (M=2.5) refuta teorías patrimoniales que presuponen generación automática de identidad por valor arquitectónico. Converge con Cao y Kang (2019) demostrando que espacios compartidos no generan apropiación simbólica sin procesos participativos deliberados, y con Li et al. (2022) conceptualizando "carácter público" como constructo negociado más que atributo intrínseco. La teoría de Lynch sobre mojones como referencias identitarias se fragmenta: el patrimonio arquitectónico del Jirón Grau opera como significativo vacío para mayoría de usuarios cotidianos.

La exclusión arquitectónica (M=1.5) constituye el hallazgo más crítico, convergiendo con marco de interseccionalidad de Wald y Capriati (2020) y Bazán (2025) sobre movilidad como resistencia cotidiana. Las deficiencias (36.41% sin espacios adaptados) respaldan Andrade et al. (2024) sobre barreras inhibiendo movilidad comunitaria. Los doce criterios de Gehl (2010) presuponen que protección, confort y disfrute son acumulativos, pero el Jirón Grau evidencia fragmentación: confort general (M=4.5 en estructura vial) coexiste con protección críticamente deficiente (M=1.5 en accesibilidad).

Dimensión Físico-Ambiental: Calidad general con exclusión específica

La configuración vial lograda (M=4.5) converge con Vigil et al. (2024) sobre calidad en Piura, pero contrasta con infraestructura física deficiente (M=1.0), revelando fragmentación en intervención patrimonial. Esta contradicción refuta que calidad general garantiza accesibilidad universal, confirmando Herrmann et al. (2021) sobre invisibilización de necesidades específicas de personas mayores. McHarg (1969) integra diseño con naturaleza (integralidad ecológica), pero el Jirón Grau evidencia integralidad fragmentada: estética lograda, funcionalidad excluyente.

El equipamiento excluyente (M=3.0) dialoga con Fajardo y Arce (2020) sobre necesidades diferenciadas y Rosas (2023) sobre diversidad limitada por mobiliario homogéneo. La infraestructura de riesgo (M=1.0) constituye divergencia crítica respecto a Llajaruna (2023) sobre espacio público como refugio seguro, demandando priorización ética: seguridad debe prevalecer sobre estética patrimonial. La transitabilidad fragmentada (M=3.5) converge con Rojas-Galindo et al. (2024) sobre comercio informal como obstrucción localizada y Aparicio-Rengifo et al. (2023) sobre conflictos de movilidad comercial. La monumentalidad deshumanizada (M=2.0) refuta criterios de Gehl sobre escala humana como principio rector del diseño urbano.

Interpretación Hermenéutica: Territorio de Refutación Epistemológica

Los diez conceptos emergentes (equipamiento paradójico, patrimonio vulnerable, desapego identitario, exclusión arquitectónica, corredor sin permanencia, infraestructura patrimonial lograda, equipamiento excluyente, infraestructura de riesgo, transitabilidad fragmentada, monumentalidad deshumanizada) evidencian cinco contradicciones estructurales que refutan supuestos teóricos universales: presencia sin apropiación, valor sin seguridad, representación sin identificación, calidad con exclusión, y monumentalidad inhabitable.

El hallazgo central establece que el Jirón Grau no constituye caso de aplicación sino territorio de refutación donde teorías urbanas euro-céntricas se fragmentan ante especificidades irreductibles del contexto latinoamericano: clima extremo, colonialidad persistente, comercialización excluyente, debilidad institucional y envejecimiento demográfico. Desde perspectiva de Santos (2000) sobre fragmentación territorial y Zibechi (2008) sobre geografías alternativas, la movilidad patrimonial demanda teorías situadas en realidades del Sur Global, superando universalismos mediante epistemologías contextuales participativas.

• CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Las perspectivas cualitativas sobre la movilidad urbana del Jirón Grau revelan que el centro histórico de Piura opera como territorio de refutación epistemológica donde teorías urbanas universales se fragmentan ante especificidades contextuales irreductibles. La triangulación teórica entre datos empíricos y literatura académica evidenció diez conceptos urbano-arquitectónicos situados que constituyen el aporte teórico original: equipamiento paradójico, patrimonio vulnerable, desapego identitario, exclusión arquitectónica, corredor sin permanencia, infraestructura patrimonial lograda, equipamiento excluyente, infraestructura de riesgo, transitabilidad fragmentada y monumentalidad deshumanizada. Estos conceptos emergentes demandan descolonización conceptual de categorías urbano-arquitectónicas, reconociendo que movilidad urbana patrimonial en contextos latinoamericanos requiere teorías situadas en realidades del Sur Global que superen universalismos euro-céntricos mediante epistemologías contextuales participativas.

Los patrones de percepción ciudadana sobre movilidad urbana evidencian heterogeneidad perceptual significativa en la dimensión humana, oscilando entre valoración sobresaliente en interacciones sociales (M=4.3) y crítica deficiencia en accesibilidad para grupos vulnerables (M=1.5). La percepción de seguridad crítica (M=2.6) con 25.40% de victimización, el

desapego identitario severo (M=2.5) con 33.33% de neutralidad identitaria, y la exclusión arquitectónica (M=1.5) con 36.41% sin espacios adaptados configuran cinco contradicciones estructurales: presencia sin apropiación, valor sin seguridad, representación sin identificación, calidad con exclusión, y monumentalidad inhabitable. Estos hallazgos refutan supuesto teórico de que calidad física del espacio patrimonial genera automáticamente apropiación social, revelando mediación contextual radical determinada por clima extremo, colonialidad persistente y comercialización excluyente.

El impacto físico-ambiental de la movilidad urbana presenta paradoja crítica entre infraestructura patrimonial lograda en configuración vial (M=4.5) e infraestructura de riesgo en accesibilidad física (M=1.0), constituyendo la emergencia más severa del estudio. Esta fragmentación evidencia que intervenciones patrimoniales priorizaron conservación de morfología histórica sobre adaptación a estándares contemporáneos de seguridad peatonal y accesibilidad universal, vulnerando derechos fundamentales de integridad física. El equipamiento excluyente (M=3.0), la transitabilidad fragmentada (M=3.5) y la monumentalidad deshumanizada (M=2.0) confirman que calidad general no garantiza inclusividad específica, demandando priorización ética insoslayable donde seguridad y funcionalidad humana prevalezcan sobre estética patrimonial como prerequisite para revitalización sostenible del centro histórico.

• REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alarcón J. (2020). Invitaciones por parte del espacio público para el Parque Sendero en Tauramena (Casanare, Colombia). *Revista Ciudades, Estados y Política*, 7(3), 17-32. Epub December 14, 2021. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2462-91032020000300017&lng=en&nrm=iso

Andrade, A., Escudero, M., Parker, J., Bartolucci, C., Seriani, S., & Aprigliano, V. (2024). Perceptions of people with reduced mobility regarding universal accessibility at bus stops: A pilot study in Santiago, Chile. *Case Studies on Transport Policy*, 16, 101190. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2024.101190>

Andrade Candia, Á. (2023). Informe prácticas profesionales: propuesta para el mejoramiento de la vía de acceso a la finca don Alberto. Universidad Cooperativa de Colombia, Facultad de Ingenierías, Ingeniería Civil, Santa Marta. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.12494/52002>

Arango Cuartas, S., & López Valencia, A. (2021). Diseño urbano participativo del espacio público: Una herramienta de apropiación social. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(3), 13-26. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.86798>

Arce Jaramillo, I. C. (2020). Mobiliario Lúdico para el Desarrollo Infantil. Etapa Pre operacional (Bachelor's thesis, Universidad del Azuay). Recuperado de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/9890/1/15520.pdf>

Ayala Méndez, Álvaro A., & Latorre, S. (2022). Acercamiento al sentido de lugar en América latina. *Revista Vía Iuris*, 33, 131-144. <https://doi.org/10.37511/viaiuris.n33a8>

Batista M.(2023). Exploring pedestrian and cyclist preferences for shared space design: A video-based online survey. *Transp Res Interdiscip Perspect* [Internet]. 2023;22(100976):100976. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2023.100976>

Bazán Vásquez, A. P. (2025). Infraestructura urbana inclusiva y movilidad de personas con dificultades de desplazamiento en Lima Metropolitana. *Nexus Research Journal*, 4(2), 16–34. <https://doi.org/10.62943/nrj.v4n2.2025.323>

Barsallo Alvarado, Gabisel. (2021). Urban mobility and personal safety as factors related to the decision of dropping out from university. *Revista Universidad y Sociedad*, 13(5), 242-247. Epub 02 de octubre de 2021. Recuperado en 18 de junio de 2025, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202021000500242&lng=es&tlng=en.

Bedolla García, E. (2023). Movilidad en el espacio público: propuesta de intervención en la infraestructura urbana de la zona central de la ciudad de Puebla (Trabajo de investigación, Universidad Iberoamericana Puebla). Repositorio Ibero Puebla. Recuperado de <https://repositorio.iberopuebla.mx/bitstream/handle/20.500.11777/5631/Bedolla%20Grac%EDa,%20Elvira%202.pdf?sequence=1>

Bioletto N. (2024). Consideraciones sobre el aporte de la música en la fiesta popular callejera a la construcción del territorio. *Revista musical chilena*, 78(241), 97-116. <http://dx.doi.org/10.4067/s0716-27902024000100097>

Boccolini S. (2022). Estrategias de movilidad en paisajes operativos latinoamericanos como factor de riesgo en tiempos de covid-19. *Perspectiva Geográfica*, 27(2), 12-39. Epub March 10, 2023. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-37692022000200012&lng=en&nrm=iso

Castañeda-Meneses, P. L. (2023). Efectos de la movilidad urbana en la salud mental. El caso de Valparaíso Metropolitano, Chile. *Prospectiva. Revista de Trabajo Social e intervención social*, (36), e21712927. <https://doi.org/10.25100/prts.v0i36.12927>

Chávez, E. (2025, 18 de febrero). Crecen un 7,8 % las ventas de vehículos en Latinoamérica durante 2024. *Autocosmos Noticias*. https://noticias.autocosmos.com.co/2025/02/18/crecen-un-7-8-las-ventas-de-vehiculos-en-latinoamerica-durante-2024?utm_source

Chiquetto, J. B., Ynoue, R. Y., Ibarra-Espinosa, S. A., Ribeiro, F. N. D., Cabral-Miranda, W., & Silva, M. E. S.. (2020). Ozone Pollution and Urban Mobility Scenarios in the São Paulo Megacity. *Ambiente & Sociedade*, 23, e00082. <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20190008r2vu2020L6AO>
<https://www.scielo.br/j/asoc/a/GWxtj8kQXjbRDDXC7CbqQ6w/?format=pdf&lang=en>

Cruz-Muñoz, Fermín. (2018). LA MOVILIDAD URBANA: DIMENSIONES Y DESAFÍOS. *EURE* (Santiago), 44(133), 277-281. <https://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300277>

Díaz García, C. E., & Esteves Junior, M.. (2017). Violencia urbana e inseguridad en espacios de vida colectiva. *Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais*, 19(3), 440–458. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2017v19n3p440>

Ducharme, E. (2023). Movilidad peatonal, sentidos del lugar y (des)territorialización en una periferia popular de la Ciudad de México. *Territorios* (núm. extra), Bogotá, 2023. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/12927>

Ebenezer Howard. (1902). *Garden City*. (pag. 3). Recuperado de https://www.gutenberg.org/files/46134/46134-h/46134-h.htm?utm_source=chatgpt.com#Page_9

Egea Jiménez, C., & Nieto Calmaestra, J. A. (2022). Análisis de los elementos de identidad de un espacio público: El caso del Parque Juárez (Xalapa, México). *Revista* (o publicación de la revista correspondiente). Recuperado de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612022000200003&script=sci_arttext

Egea Jiménez, C., & Salamanca Ospina, E. L. (2020). Sociabilidades en las plazas de Buenos Aires: Usos, usuarios y diseño urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 35(2), 517–556. <https://doi.org/10.24201/edu.v35i2.1880>

Escamilla-Cerón, K., & Luna Rodríguez, S. A. (2020). El diseño biofílico y su relación con el mobiliario urbano. *Legado de Arquitectura y Diseño*, 15(27). <https://doi.org/10.36677/legado.v15i27.14039>

Escobar, Diego A., Aristizábal, Juan E., & Moncada, Carlos A.. (2022). Análisis de la distribución espacial de cruces peatonales aplicando un modelo de accesibilidad geográfica. Caso de estudio: Avenida Santander, Manizales (Colombia). *Información tecnológica*, 33(2), 157-168. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642022000200157>

Galeana-Cruz, S., & Monkkonen, P. (2024). Impacto del escenario urbano en el delito callejero y la seguridad ciudadana: Álvaro Obregón, Ciudad de México. *Revista EURE – Estudios Urbanos y Regionales*, 50(151). <https://doi.org/10.7764/EURE.50.151.07>

Gatica Ch. K. et al. (2022). Movilidad urbana y oportunidades de mejora para la calidad de vida en personas mayores. *Rumbos TS*, 17(28), 29-59. http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-77212022000200029&lng=es&nrm=iso

González-Alvo, Inés, & Czytajlo, Natalia. (2022). Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad: el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (73), <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/iconosfl/n73/1390-8065-iconosfl-73-00035.pdf>

Herrmann-Lunecke, M. G., Figueroa, C., & Vejares, P. (2021). Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana en Chile. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.13, e20210128. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210128>

Horta, Anderson Antonio, Cerqueira, Clara Santana Lins, Batista, Mylene Fernandes, & Ribeiro, Rita Aparecida da Conceição. (2023). Design cidadão: abordagens para a vivência urbana. *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación. Ensayos*, (121), 185-203. Epub 23 de agosto de 2023. Recuperado en 18 de junio de 2025, de https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-35232023000800185&lng=es&tlng=pt.

INEI (2018). Directorio Nacional de Centros poblados Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. pág. 11 CUADRO N° 3. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1541/tomo1.pdf

Iturraran-Zapata, Rodrigo, Ascencios-Bazán, Cristina, Soto-Huamán, Junior Raúl, & Matías-León, José Carlos. (2023). Propuesta de lineamientos para la integración de la micromovilidad en Lima Metropolitana. *Tecnia*, 33(1), 10-20. Epub 00 de junio de 2023. <https://doi.org/10.21754/tecnia.v33i1.1456>

Lange Valdés, Carlos. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>

Llajaruna Liñan, Y. C. (2023). Influencia del mobiliario urbano en la recuperación de parques recreacionales, paradero 9 Alto Moche – Trujillo 2023. Recuperado de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/126434>

Llamas, Carlos Rios, & Hernández-Vázquez, Samuel. (2022). Caminar, pedalear, conducir: Determinantes urbanos de la movilidad activa. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 11(22), 211-233.

<https://doi.org/10.18537/est.v011.n022.a012>
http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-92742022000200211&lang=es

Loor Zamora A. et al. (2024). Vulnerabilidad socio-ambiental y su conexión con el espacio urbano en el sector "El Negrital". Revista San Gregorio, 1(59), 19-25. <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i59.2633>

Luisa Balsero, Karim Lamarty, Andrés Monzón, Mobility to university campuses in the Madrid Community: diagnosis and bases for a sustainability strategy, Transportation Research Procedia, Volume 58, 2021, Pages 511-518, ISSN 2352-1465, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.11.068>.

McHarg. (1969). Design with Nature. (pag. 19). Recuperado de <https://medium.com/age-of-awareness/visionaries-of-regenerative-design-iv-ian-l-mcharg-1920-2001-ea6da90b1958>

Moreno Miranda M. (2022). Impactos en la movilidad como resultado del proyecto Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar. Accesibilidad, infraestructura y cambios para los habitantes en torno a la estación Mirador del Paraíso. Revista de Arquitectura (Bogotá), 24(2), 17-26. Epub November 23, 2022. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-03082022000200017&lng=en&nrm=iso

Mora Muñoz, L. L., & Vera Santana, A. M. (2025). Comercio informal, planificación, desarrollo y ordenamiento territorial: un análisis de la ocupación del espacio público. Revista InveCom, 5(1), e501048. <https://doi.org/10.5281/zenodo.11266551>

Ngossaha, J. M., Ngouna, R. H., Archimède, B., Negulescu, M.-H., & Petrișor, A.-I. (2024). Toward Sustainable Urban Mobility: A Multidimensional Ontology-Based Framework for Assessment and Consensus Decision-Making Using DS-AHP. Sustainability, 16(11), 4458. <https://doi.org/10.3390/su16114458>

Olivares Mendoza, J. A., Hernández Rodríguez, C. ., & Jiménez Portugal, L. A. (2023). Movilidad urbana sostenible, una alternativa para la contaminación atmosférica en el área metropolitana de Guadalajara. Nóesis. Revista De Ciencias Sociales Y Humanidades, 31(62), 108–130. <https://doi.org/10.20983/sis.2022.2.7>

Poole Fuller, Esteban. (2021). Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la pandemia del covid-19. Estado & comunes, revista de políticas y problemas públicos , 2(13), 17-37. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021.224

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (12 de noviembre de 2024). Las caras cambiantes de la pobreza en América Latina y el Caribe. <https://www.undp.org/es/latin-america/blog/las-caras-cambiantes-de-la-pobreza-en-america-latina-y-el-caribe>

Quesada-Thompson, G. (2022). Theoretical reflections on mobility and sustainable urban planning applied to the Greater Metropolitan Area, Costa Rica. Revista Geográfica De América Central., 1(70), 153-177. <https://doi.org/10.15359/rgac.70-1.6>

Riquelme Brevis H. et al. (2022). PRÁCTICAS DE INMOVILIDAD Y MOVILIDAD EN PANDEMIA: EXPERIENCIAS COTIDIANAS DE HABITANTES DE TEMUCO (CHILE). Investig. desarro. 30(2), 7-37. Epub Mar 27, 2023. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-32612022000200007&lng=en&nrm=iso

Robles-Andrade, Elias, María del Rocío Soto-Flores, y Christian Muñoz-Sánchez. 2023. «Análisis Comparativo De La Movilidad Sustentable En La CDMX Y Santiago De Chile». Letras Verdes. Revista Latinoamericana De Estudios Socioambientales, n.º 33 (marzo):103-22. <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.33.2023.5594>.

Sangwan Lee, Nahye Cho, Nonlinear and interaction effects of multi-dimensional street-level built environment features on urban vitality in Seoul, Cities, Volume 165, 2025, 106145, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106145>.

Serrano, R. E., & Rojas, D. J. (2023). Desarrollo de ciclovía como una estrategia para el logro de la movilidad sostenible en Barquisimeto. Geosistemas Tropicales, 24(2), 57–74. Epub 2023. <https://doi.org/10.51372/gacetatecnica242.5> <https://ve.scielo.org/pdf/gt/v24n2/2477-9539-gt-24-02-57.pdf>

SENAMHI (2023). Boletín de lluvias de la región norte marzo. (pág. 01). <https://www.senamhi.gob.pe/load/file/02245SENA-39.pdf>

Stülpnagel R, Rintelen H. A matter of space and perspective – Cyclists', car drivers', and pedestrians' assumptions about subjective safety in shared traffic situations. Transp Res Part A Policy Pract [Internet]. 2024;179(103941):103941. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2023.103941>

Ursino, S. V., Rojas Chediak, J. I., & Muinos Cirone, M. (2020). Espacio público y acción colectiva: Análisis de los procesos de disputa por la mejora del hábitat en dos barrios periféricos de la ciudad de La Plata. Revista de Urbanismo, (43), 96–115. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55482>

Vecchio, Giovanni, Castillo, Bryan, & Steiniger, Stefan. (2020). Movilidad urbana y personas mayores en Santiago de Chile: el valor de integrar métodos de análisis, un estudio en el barrio San Eugenio. Revista de urbanismo, (43), 26-45. <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.57090>

Vigil-Requena, S. V., Carrasco-Jocope, R., Duharte-Peredo, J. C., & Gregorio-Durand, K. H. (2024). Evaluando espacios públicos en Piura: impacto de su calidad en la movilidad peatonal. Ingenium et Potentia, 6(11), 115-132. <https://doi.org/10.35381/i.p.v6i11.4217>

von Stülpnagel, R., & Rintelen, H. (2024). A matter of space and perspective – Cyclists', car drivers', and pedestrians' assumptions about subjective safety in shared traffic situations. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 179, Article 103941. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103941>

Wald Gabriela & Capriati Alejandro. (2020). Escenarios barriales urbanos: espacios de producción de vulnerabilidades en la adolescencia y juventud en el Gran Buenos Aires, Argentina, 26 (106), 11-13. Pap poblac. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252020000400011&lng=es&nrm=iso

Yepes Arias, L. (2020). Criterios de intervención en el espacio público a través del urbanismo táctico para mejorar los parámetros de confort e incremento de las interacciones sociales: Aplicación en el Barrio Belén La Palma de Medellín (Tesis de arquitectura, Universidad Pontificia Bolivariana). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/713771953/Criterios-de-intervencion-en-el-espacio-publico>

Silva Diaz, Herbert (Investigador)

Doctor en Arquitectura. Experiencia en el área de Docencia Universitaria, además en el Diseño Arquitectónico y de Interiores, adquirido a través de las labores desempeñadas en los diferentes estudios de arquitectos como en entidades del Estado. Habitado al trabajo bajo presión y en equipo para lograr los objetivos trazados por las instituciones en las cuales laboré, desarrollando la elaboración de proyectos arquitectónico tanto en el diseño como en su ejecución. Asimismo, es ciclista y activista urbano comprometido con movimientos socio-culturales; por medio de la investigación busca interpretar los hábitos de la gente: el acercamiento del arquitecto a la humanización de la sociedad.

Rivas Nole, Edinson Emanuel (Investigador)

Rivas Nole Edinson Emanuel (Paita, Piura; 28 de febrero de 2002) realizó sus estudios primarios y secundarios en la I.E.P. San Pedro Chanel, en Sullana, ciudad en la que reside actualmente. Posee nivel intermedio de inglés y cursa el octavo ciclo de Arquitectura en la Universidad César Vallejo, sede Piura. Actualmente, administra un emprendimiento de regalos y diseño, que potencia su creatividad e innovación. Su formación académica se orienta hacia la investigación y el diseño arquitectónico, con especial interés en la vivienda social sostenible, el urbanismo y la arquitectura orgánica. Se proyecta como urbanista especializado en planificación bioclimática, consciente de los retos urbanos de su entorno. Su principal referente es Renzo Piano, cuya obra inspiró su búsqueda de un estilo arquitectónico propio y funcional.

Rojas, Nicoll (Investigador)

Vilma Nicoll Milene Rojas Zapata (Sullana, 31 de diciembre de 2003) realizó sus estudios de primaria y secundaria en la I.E. María Auxiliadora 15285-C, en su ciudad natal. Actualmente cursa el séptimo ciclo de la carrera de Arquitectura y se encuentra formándose en el diseño arquitectónico e investigación. Su interés académico se centra en la planificación de ciudades y espacios que mejoren la calidad de vida de las personas, tomando como referente a Jan Gehl, cuyas propuestas destacan por integrar la interacción social y la vitalidad del espacio público como ejes del diseño urbano. Se proyecta como arquitecta urbanista con una visión integral, comprometida con el desarrollo sostenible y la creación de entornos habitables que respondan a las necesidades de su comunidad.

Vega Villegas, Roberto Carlos (Investigador)

Vega Villegas Roberto Carlos (Sullana, Piura; 25 de julio de 2005) realizó sus estudios primarios en la I.E Esmelda Jimenez de Vasquez y estudios secundarios en la I.E. Jose Eusebio Merino Y Vincas, en Sullana, ciudad en la que reside actualmente. Actualmente cursa el séptimo ciclo de arquitectura en la Universidad César Vallejo, sede Piura. Su formación académica se ha centrado en la investigación y el diseño arquitectónico, desarrollando un enfoque crítico y propositivo frente a los desafíos contemporáneos de la disciplina. Por otra parte, su proyección profesional lo orienta hacia la especialización en urbanismo bioclimático, con un interés marcado en dar respuesta a los retos ambientales y sociales que enfrenta el desarrollo urbano en su contexto. Como fuente de inspiración Norman Foster la combinación de tecnología, sostenibilidad y estética, que guía la construcción de un estilo propio.

Vilela, Ismael (Investigador)

Vilela Castillo Ismael Oswaldo (Paita, Piura; 24 de junio de 1999). Su formación inicial, primaria y secundaria se consolidó en la Institución Educativa Nuestra Señora de las Mercedes de Paita, sentando las bases de una trayectoria que hoy se enfoca en el urbanismo y el diseño consciente. Actualmente, cursa estudios superiores de Arquitectura en el sexto ciclo, donde ha orientado su desarrollo profesional hacia el concepto de la sustentabilidad y la resiliencia ambiental. Su enfoque técnico prioriza la integración de estrategias bioclimáticas y soluciones de diseño que minimicen el impacto ecológico de las edificaciones y los espacios

urbanos. Su principal referente en el ámbito arquitectónico es Alfredo Baertl Montori, reconocido por su enfoque en la arquitectura moderna peruana y la integración de la tradición con la funcionalidad. Esta influencia se refleja en la búsqueda de Vilela por proyectos que no solo sean estéticamente relevantes, sino que también respondan a las condiciones contextuales y climáticas específicas de la costa norte peruana.