



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

RELACIÓN ENTRE LA PEATONALIZACIÓN Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE HUÁNUCO, 2024

Línea de investigación:

**Desarrollo urbano-rural, catastro, prevención de riesgos, hidráulica y
geotecnia**

**Tesis para optar el grado académico de Maestro en Gerencia de la Construcción
Moderna**

Autor

Sara Magino, Emilio Manuel

Asesor

Martel Javier, Edwin Antonio

ORCID: 0000-0001-5626-9867

Jurado

Cancho Zuñiga, Gerardo Enrique

Defilippi Shinzato, Teresa Milagros

Mendoza Gastelo, Glissett Jansey

Lima - Perú

2026

RELACIÓN ENTRE LA PEATONALIZACIÓN Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE HUÁNUCO, 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%	19%	8%	13%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.unfv.edu.pe	2%
	Fuente de Internet	
2	hdl.handle.net	2%
	Fuente de Internet	
3	repositorio.ucv.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
4	repositorio.upla.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
5	repositorio.usmp.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
6	Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal	1%
	Trabajo del estudiante	
7	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru	1%
	Trabajo del estudiante	
8	repositorio.upsc.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
9	Submitted to Universidad Ricardo Palma	1%
	Trabajo del estudiante	
10	Submitted to Universidad Tecnologica de los Andes	1%
	Trabajo del estudiante	



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

RELACIÓN ENTRE LA PEATONALIZACIÓN Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN
LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE
HUÁNUCO, 2024

Línea de investigación:

Desarrollo urbano-rural, Catastro, Prevención de riesgos, Hidráulica y geotecnia

Tesis para optar el grado académico de
Maestro en Gerencia de la Construcción Moderna

Autor

Sara Magino, Emilio Manuel

Asesor

Martel Javier, Edwin Antonio

ORCID: 0000-0001-5626-9867

Jurado

Cancho Zuñiga, Gerardo Enrique

Defilippi Shinzato, Teresa Milagros

Mendoza Gastelo, Glissett Jansey

Lima – Perú

2026

DEDICATORIA

A mis padres Don Emilio Sara y Doña Gricelda Magino, este logro es un testimonio de su inmenso cariño y dedicación. Mi gratitud hacia ustedes es imposible de expresar completamente. Esta tesis es un tributo a su legado y a la eterna admiración y gratitud infinita que siento por ustedes.

Asimismo, una dedicación especial y cariño a mis hijos Emilio Raul, Renato Manuel y mi gratitud a Fany, madre de mis hijos.

AGRADECIMIENTO

Un reconocimiento y agradecimiento especial a mi Universidad Nacional Federico Villarreal, a mi Facultad de Arquitectura y Urbanismo, a mis docentes en especial aquellos que compartieron, permitieron y creyeron en nuestros sueños y que la magia de nuestra formación de Arquitecto sea plasmada a una realidad Arq. Cacerez, Arq. Nicanor Obando, Arq. Manuel Emilio Zavala, Arq. Linder, Arq. Luna, Arq. Waldemar Moser, Arq. Alejandro Enomoto, Arq. Mario Bernuy.

Un agradecimiento especial a mi Asesor de Tesis Dr. Edwin Antonio Martel Javier que compartió y permitió con sus conocimientos llegar al objetivo.

ÍNDICE

RESUMEN	i
ABSTRACT.....	ii
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Planteamiento del problema.....	1
1.2. Descripción del problema	3
1.3. Formulación del problema	4
1.3.1. <i>Problema general</i>	4
1.3.2. <i>Problemas específicos</i>	4
1.4. Antecedentes	5
1.4.1. <i>Antecedentes internacionales</i>	5
1.4.2. <i>Antecedentes nacionales</i>	8
1.5. Justificación de la investigación	11
1.6. Limitación de la investigación	12
1.7. Objetivos	13
1.7.1. <i>Objetivo general</i>	13
1.7.2. <i>Objetivos específicos</i>	13
1.8. Hipótesis	14
1.8.1. <i>Hipótesis general</i>	14
1.8.2. <i>Hipótesis específicas</i>	14
II. MARCO TEÓRICO.....	15
2.1. Marco conceptual.....	15
2.1.1. <i>Peatonalización</i>	15
2.1.2. <i>Revitalización urbana</i>	20
III. MÉTODO.....	27

3.1.	Tipo de investigación	27
3.2.	Población y muestra	28
3.3.	Operacionalización de variables	29
3.4.	Instrumentos.....	30
3.5.	Procedimientos.....	32
3.6.	Análisis de datos	33
3.7.	Consideraciones éticas	33
IV.	RESULTADOS.....	34
V.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	64
VI.	CONCLUSIONES	67
VII.	RECOMENDACIONES	68
VIII.	REFERENCIAS.....	69
IX.	ANEXOS	80
	Anexo A: Matriz de consistencia	80
	Anexo B: Instrumento de recolección de datos.....	82
	Anexo C: Confiabilidad del instrumento	84
	Anexo D: Ficha de Validación de instrumento por juicio de experto	85

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Matriz de operacionalización.....	29
Tabla 2 Las veredas permiten caminar sin interrupciones.....	34
Tabla 3 Los cruces peatonales son seguros y accesibles para todos.....	35
Tabla 4 La señalización facilita el desplazamiento del peatón.	36
Tabla 5 Me siento seguro/a caminando por este tramo.....	37
Tabla 6 Los vehículos respetan el paso de los peatones	38
Tabla 7 La iluminación nocturna contribuye a mi seguridad	39
Tabla 8 El espacio peatonal está limpio y bien mantenido	40
Tabla 9 El pavimento y mobiliario urbano están en buen estado	41
Tabla 10 El entorno peatonal resulta cómodo para caminar y descansar	42
Tabla 11 Prefiero caminar por este tramo que por otros lugares del centro	43
Tabla 12 Considero que la peatonalización ha mejorado la calidad del espacio público	44
Tabla 13 Estoy satisfecho/a con las mejoras implementadas para los peatones.....	45
Tabla 14 He notado mayor movimiento comercial en esta zona	46
Tabla 15 La mayoría de los negocios están abiertos y activos	47
Tabla 16 Considero que la peatonalización favorece a los comercios.....	48
Tabla 17 Se observa una mayor afluencia de peatones en la zona	49
Tabla 18 Las personas permanecen más tiempo disfrutando del lugar	50
Tabla 19 El Jr. General Prado se percibe más activo y con vida urbana	51
Tabla 20 Caminar por este espacio me resulta tranquilo y seguro	52
Tabla 21 Percibo un mayor respeto y orden entre los peatones y vehículos	53
Tabla 22 La convivencia ciudadana ha mejorado en este entorno.....	54
Tabla 23 El aspecto visual del Jr. General Prado ha mejorado.....	55
Tabla 24 El lugar es más agradable para pasear o descansar.....	56

Tabla 25 La zona peatonal se ha convertido en un punto de referencia positivo	57
Tabla 26 Normalidad	58
Tabla 27 Análisis correlacional entre la Peatonalización y Revitalización Urbana	59
Tabla 28 Análisis correlacional entre la Accesibilidad y diseño y Actividad económica percibida.....	60
Tabla 29 Análisis correlacional entre la seguridad peatonal y vitalidad y uso del espacio	61
Tabla 30 Análisis correlacional entre la Confort y mantenimiento y Seguridad y convivencia	62
Tabla 31 Análisis correlacional entre la Aceptación y satisfacción e Imagen urbana y atractivo	63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Porcentaje de las veredas que permiten caminar sin interrupciones	34
Figura 2 Porcentaje de los cruces peatonales seguros y accesibles para todos.....	35
Figura 3 Porcentaje de la señalización que facilita el desplazamiento del peatón.....	36
Figura 4 Porcentaje en sentirse seguro/a caminando por este tramo	37
Figura 5 Porcentaje de los vehículos que respetan el paso de los peatones.....	38
Figura 6 Porcentaje de la iluminación nocturna que contribuye a mi seguridad	39
Figura 7 Porcentaje del espacio peatonal limpio y bien mantenido.....	40
Figura 8 Porcentaje del pavimento y mobiliario urbano que están en buen estado	41
Figura 9 Porcentaje del entorno peatonal que resulta cómodo para caminar y descansar	42
Figura 10 Porcentaje de la preferencia para caminar por ese tramo que por otros lugares del centro.....	43
Figura 11 Porcentaje de considera que la peatonalización ha mejorado la calidad del espacio público.....	44
Figura 12 Porcentaje de si está satisfecho/a con las mejoras implementadas para los peatones	45
Figura 13 Porcentaje sobre el mayor movimiento comercial en esta zona.....	46
Figura 14 Porcentaje sobre si la mayoría de los negocios están abiertos y activos	47
Figura 15 Porcentaje sobre si la peatonalización favorece a los comercios	48
Figura 16 Porcentaje sobre si hay una mayor afluencia de peatones en la zona	49
Figura 17 Porcentaje de la permanencia de disfrutar mayor tiempo del lugar	50
Figura 18 Porcentaje respecto si el Jr. General Prado se percibe más activo y con vida urbana	51
Figura 19 Porcentaje de caminar por el espacio resulta tranquilo y seguro.....	52
Figura 20 Porcentaje si percibe un mayor respeto y orden entre los peatones y vehículos	53

Figura 21 Porcentaje si la convivencia ciudadana ha mejorado en este entorno	54
Figura 22 Porcentaje sobre el aspecto visual del Jr. General Prado ha mejorado	55
Figura 23 Porcentaje si el lugar es más agradable para pasear o descansar	56
Figura 24 Porcentaje sobre si la zona peatonal se ha convertido en un punto de referencia positivo.....	57

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado, en la ciudad de Huánuco. Para ello, se empleó una metodología con diseño no experimental, de tipo aplicado, enfoque cuantitativo, nivel correlacional y de corte transversal. Bajo esta naturaleza metodológica, se aplicaron dos cuestionarios, uno para cada variable, los cuales fueron validados y demostraron alta fiabilidad. La muestra estuvo conformada por 150 peatones que transitan regularmente por el área de estudio. Los resultados generales evidenciaron una relación significativa entre ambas variables ($p = 0.000$), con una correlación positiva moderada ($\rho = 0.673$). Esto indica que un mayor nivel de peatonalización se asocia directamente con una mayor revitalización urbana; además, se evidenciaron relaciones estadísticamente significativas ($p = 0.000 < 0.01$) entre todas las dimensiones analizadas: accesibilidad y diseño con actividad económica ($\rho = 0.723$), seguridad peatonal con vitalidad del espacio ($\rho = 0.692$), confort y mantenimiento con seguridad y convivencia ($\rho = 0.615$) y aceptación y satisfacción con imagen urbana ($\rho = 0.817$). En consecuencia, se concluye que la implementación de espacios peatonales favorece el dinamismo comercial y contribuye significativamente al desarrollo económico regional, al incrementar el flujo de habitantes y turistas en la zona.

Palabras claves: urbanización, peatones, actividad económica, comercio, ciudad.

ABSTRACT

The objective of the research was to determine the relationship between pedestrianization and urban revitalization in blocks 8, 9, and 10 of Jirón General Prado in the city of Huánuco. To this end, a non-experimental, applied, quantitative, correlational, and cross-sectional methodology was used. Under this methodological framework, two questionnaires were administered, one for each variable, which were validated and demonstrated high reliability. The sample comprised 150 pedestrians who frequently traverse the study area. The overall results showed a strong link between the two variables ($p = 0.000$) and a moderate positive correlation ($\rho = 0.673$). This indicates that a higher level of pedestrianization is directly associated with greater urban revitalization. In addition, statistically significant relationships ($p = 0.000 < 0.01$) were found between all the dimensions analyzed: accessibility and design with economic activity ($\rho = 0.723$), pedestrian safety with vitality of the space ($\rho = 0.692$), comfort and maintenance with safety and coexistence ($\rho = 0.615$), and acceptance and satisfaction with urban image ($\rho = 0.817$). Consequently, it is concluded that the implementation of pedestrian spaces promotes commercial dynamism and contributes significantly to regional economic development by increasing the flow of residents and tourists in the area.

Keywords: urbanization, pedestrians, economic activity, commerce, city.

I. INTRODUCCIÓN

La peatonalización constituye un eje fundamental dentro de la investigación contemporánea en planificación y diseño urbano y, desde hace casi cien años, ha desempeñado una función decisiva en la caminabilidad y en la forma en que las personas experimentan la ciudad al desplazarse a pie (Abusaada y Elshater, 2024).

En la actualidad, la ciudad de Huánuco además del puente calicanto y la plaza de armas no tiene más opciones para el turista dentro del plano urbano, por lo tanto, si no se realiza una intervención de peatonalización en las cuadras 8, 9 y 10 del Jr. General prado no se podrá conservar el patrimonio que poco o nada saben de la existencia los habitantes de Huánuco. Por lo tanto, la presente investigación busca analizar como la revitalizar las calles desde la plaza de armas hasta el puente calicanto se asocia adecuadamente y genera beneficios a la población a través de una intervención de peatonalización que impulsa la economía y el turismo en la ciudad e Huánuco.

El objetivo general es determinar la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024, por lo cual, para determinar esta asociación se encuestará a peatones o transeúntes recurrentes al lugar analizado que fueron seleccionados con criterios adecuados para un análisis verídico y confiable.

1.1. Planteamiento del problema

Internacionalmente, se destaca que para que exista una revitalización urbana, la gentrificación es un factor fundamental ya que transforma barrios populares en zonas más modernas, mejorando su infraestructura (Oliveira, 2025). Estos cambios se dan y provocan un cambio urbano y la peatonalización sea vital o como factor para fomentar la caminabilidad y el transporte público ofrece soluciones más sostenibles y eficientes (Tajaddini et al., 2023).

Algunas ciudades han promovido la peatonalización como una forma de reducir el impacto de los automóviles y recuperar las calles para los residentes, especialmente en áreas metropolitanas afectadas por la contaminación, el ruido y el tráfico (Nello et al., 2024). La recuperación de los centros históricos mediante la creación de calles peatonales, la reducción del tráfico y la mejora de los espacios públicos es el eje central de la revitalización urbana en Portugal (Viseu) y España (Benavente), por lo cual, para mantener los puestos de trabajo y la identidad local, se está llevando a cabo una remodelación urbana en el noreste de Estados Unidos a partir de las riberas de los ríos, integrando la vivienda, el ocio, el turismo y la preservación cultural (Balsas, 2024).

Por otro lado, los gobiernos locales de América Latina en estos últimos 15 años, vienen optimizando la movilidad urbana tanto del transporte público y peatonal, porque detectaron que genera daños en las edificaciones históricas, así como a la salud humana, como solución aplicaron la peatonalización para otorgar infraestructura vial que le permita mayor seguridad a los transeúntes locales y visitantes permitiéndoles admirar las edificaciones históricas que las ciudades tienen por ofrecer (Aguilar et al., 2020).

En ese sentido, la peatonalización como intervención para revitalizar zonas urbanas, brinda confort y seguridad al peatón en el espacio público, reduciendo la contaminación y el tráfico vehicular, revitalizando la imagen urbana con iluminación y señalización para mejorar las condiciones de movilidad y desarrollar interacción social en esta parte de la ciudad. Si la intervención se ubica en el centro de la ciudad, se fomenta el turismo y vuelve a esta zona más atractiva para los turistas y visitantes, y es aprovechada tanto en el día como en la noche (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2020).

En ese sentido, peatonalizar áreas urbanas, es un reto para las autoridades locales, que permite el desarrollo residencial ya que adquieren plusvalía las viviendas de los alrededores, porque se convierte en una zona segura y con alto potencial comercial, además, permite

revitalizar las calles para conservar los monumentos históricos, y mejorar el paisaje urbano, para dar a conocer la herencia cultural al público en general (PNUD, 2023).

El desarrollo urbano sostenible en Perú gira en torno a dos pilares: la revitalización urbana y la regeneración urbana, por lo cual ha sido fundamental la priorización de la inversión, la vitalidad económica y la mejora del nivel de vida de todos los residentes mediante la creación de capacidades y un entorno institucional, social, ambiental y físico propicio (Castillo, 2024). Según El Peruano (2023), Lima ha dado prioridad a la renovación urbana en este contexto mediante la aplicación de políticas de movilidad sostenible, el aumento de la disponibilidad de viviendas y el fomento del desarrollo humano, social, económico y turístico.

El declive de las empresas y la insuficiencia de las infraestructuras son dos de los principales problemas que afectan a muchas regiones del país (Ministerio de Cultura, 2024). La reconstrucción excesiva de las infraestructuras impidió la peatonalización, lo que provocó una caída del 66 % en los espacios comerciales dedicados al turismo entre 2005 y 2022 en la región de Cusco, donde la actividad económica disminuyó drásticamente (Alfaro et al., 2023). Frente a ello, se ha demostrado que una peatonalización adecuada en los centros históricos impulsa la revitalización urbana al mejorar la movilidad, la seguridad y la funcionalidad del espacio público, además de potenciar el turismo y la economía local mediante la revalorización del patrimonio cultural (El Peruano, 2023).

1.2. Descripción del problema

A nivel local, la ciudad de Huánuco cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano al 2029 que, a diferencia de Lima, la cual dispone de un Plan Maestro de Peadonalización al 2035, no considera la peatonalización como una estrategia clave de revitalización urbana, solo prioriza la reactivación turística y comercial, pero sin integrar de manera efectiva sus monumentos históricos, lo que evidencia la necesidad de un diagnóstico físico, social y legal que permita

promover la peatonalización como herramienta de revalorización del espacio urbano (Municipalidad de Huánuco, 2021). Esta omisión ha generado el descontento de los pobladores, quienes han reclamado su derecho a un entorno urbano funcional, ya que la falta de una adecuada gestión del espacio limita el desarrollo económico local, tal como señala Pereyra (2022), aunque los primeros proyectos de peatonalización suscitaron protestas, estos marcaron el inicio de la recuperación del espacio público para los peatones frente al predominio del automóvil.

Asimismo, según el Diario Oficial El Peruano (2023), la peatonalización produce una mejora progresiva y sostenible en la calidad del aire, debido a la reducción del flujo vehicular y, por tanto, de las emisiones contaminantes y del ruido ambiental, favoreciendo la salud pública, disminuyendo problemas respiratorios y niveles de estrés tanto en los residentes como en los visitantes; de igual modo, impulsa la actividad turística y comercial, generando un paisaje urbano renovado y una movilidad más limpia y respetuosa con el medio ambiente.

Por otro lado, diversos monumentos históricos del centro de Huánuco no se encuentran integrados en el PDU. Entre ellos, destaca la sede de la Municipalidad Provincial de Huánuco, ubicada en el Jr. General Prado 750, declarada monumento histórico mediante R.D. N.º 246-97-INC, actualmente en buen estado de conservación (Municipalidad de Huánuco, 2021).

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿Cuál es la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024?

1.3.2. Problemas específicos

– ¿Cuál es la relación entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida en el jirón General Prado?

- ¿Qué relación existe entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado?
- ¿Cómo se relacionan el confort y el mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado?
- ¿Qué relación existe entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado?

1.4. Antecedentes

1.4.1. Antecedentes internacionales

Yoshimura et al (2021), en su artículo científico realizado en España, tuvieron como objetivo analizar el efecto de la peatonalización sobre los ingresos de comercios urbanos; empleó una metodología cuantitativa y cuasi experimental con diferencia en diferencias (DID) combinada con emparejamiento por puntuación de propensión (PSM), integrando transacciones con tarjeta del banco BBVA y el historial de uso de suelo de OpenStreetMap (OSM). La muestra abarcó tiendas distribuidas en 14 ciudades españolas, organizadas en grillas de ciento veintiocho por ciento veintiocho metros durante noviembre de 2010 a diciembre de 2012, y el análisis causal se focalizó en Madrid, Barcelona y Valencia tras verificar tendencias paralelas. Los resultados mostraron que los comercios ubicados en entornos peatonales registraron mayores ventas que los de entornos no peatonales, con efectos destacados en cafés y restaurantes y cuando existió alta densidad comercial, mientras que la localización medida por centralidad de red vial no fue significativa. Se concluyó que la densidad de tiendas y el tipo de giro moderaron la ganancia económica atribuible a la peatonalización y que la evidencia respaldó priorizar áreas con oferta de experiencias urbanas para orientar políticas de ciudad sostenible.

Brownrigg et al. (2023), en su artículo científico realizado en España, tuvieron como objetivo poder evaluar de manera holística los efectos de la peatonalización sobre hábitos de movilidad, habitabilidad urbana y actividad económica en Madrid. La metodología fue no experimental y transversal, combinó una encuesta híbrida a peatones y entrevistas semiestructuradas a comercios, y comparó dos áreas peatonalizadas del centro, además la muestra incluyó a más de 755 ciudadanos y 52 establecimientos entrevistados, de los cuales 38 completaron todas las preguntas. Los resultados mostraron disminución del uso del automóvil, mayor preferencia por los modos activos y un aumento de la percepción de atractivo del área, con satisfacción elevada en dos tercios de los ciudadanos y valoración positiva en la mitad de los negocios, aunque se percibió cierta congestión en calles aledañas; se concluyó que las peatonalizaciones con cambios infraestructurales permanentes generaron beneficios sostenidos en movilidad y habitabilidad y aportaron evidencia para respaldar políticas restrictivas de largo plazo en centros urbanos densos.

Wong et al. (2024), en su artículo científico realizado en Singapur, tuvieron como objetivo evaluar el impacto de la peatonalización en los negocios y proponer un marco para su evaluación; la metodología combinó observación y auditoría in situ, entrevistas estructuradas a 31 negocios y 102 consumidores en Tiong Bahru, además de estudios de caso en Little India y Kampong Glam; los resultados mostraron efectos negativos en el corto plazo sobre la afluencia y las ventas por menor accesibilidad vehicular, menor visibilidad y retos operativos, con 80% de negocios próximos reportando caída de flujo y 80% caída de ventas, y 45% señalando afectación operativa, mientras que los consumidores expresaron mayor apoyo relativo por seguridad y confort; finalmente se concluyó que la peatonalización exigía medidas de mitigación y la aplicación del marco AUDIT (Accesibilidad, uso del espacio y densidad) para mejorar accesibilidad, activar el uso del espacio y alcanzar una masa crítica de clientes, optimizando así la aceptación y la sostenibilidad comercial.

Kim et al. (2021), en su artículo científico realizado en Corea del Sur, tuvieron como objetivo examinar el efecto de la peatonalización sobre la percepción de la calidad del aire y la satisfacción con el entorno de caminata en tres calles regeneradas de Seúl: Sejongno, Cheonggyecheon ro y Seoulllo. La metodología fue no experimental y transversal, basada en encuestas y análisis estadístico mediante regresión logística binaria y ACP (Análisis de Componentes Principales); la muestra fue de 621 peatones válidos de 672 cuestionarios aplicados. Los resultados mostraron que la satisfacción aumentó cuando la calidad del aire fue percibida como buena, con probabilidades aproximadamente dos veces y media mayores de reportar satisfacción, mientras que el ruido percibido la disminuyó; además, diseños con separación vertical y presencia de áreas verdes se asociaron a percepciones más favorables que aceras a nivel; se concluyó que la peatonalización, al mejorar la percepción de la calidad del aire y atributos como confort y vitalidad, elevó la satisfacción peatonal y ofreció criterios de diseño para futuras intervenciones de regeneración urbana.

Ge et al. (2023), en su artículo científico realizado en el Reino Unido, tuvieron como objetivo proponer un método para medir la caminabilidad del centro urbano desde la separación entre peatones y vehículos y analizar su regeneración; emplearon una metodología cuantitativa con sintaxis espacial, digitalizaron cartografía histórica en cuatro etapas, construyeron mapas de segmentos y calcularon Choice local y total, ajustaron regresiones para estimar el grado de separación A igual a uno menos R al cuadrado, y clasificaron modelos de intervención; la muestra comprendió 21 centros de ciudades británicas observados desde inicios del siglo veinte hasta la década de 2010; los resultados mostraron una tendencia sostenida hacia la peatonalización con desplazamiento del tráfico vehicular a anillos periféricos y un aumento promedio del grado de separación de cero punto cuatrocientos dieciocho a cero punto seiscientos cuatro, con mayores incrementos en Stoke, Derby, Coventry y Bradford, identificándose tres modelos de regeneración crecimiento gradual, un solo paso y planificación

de largo plazo, siendo este último el de mayor incremento promedio; se concluyó que la optimización del anillo vehicular y la conversión de ejes centrales en calles peatonales fortalecieron la caminabilidad y la seguridad, que los tres modelos fueron eficaces con ventajas y desventajas contextuales, y que persistieron limitaciones por no integrar plenamente transporte público, estacionamientos y funciones urbanas.

1.4.2. *Antecedentes nacionales*

Alfaro et al. (2023), en su artículo científico, tuvieron como objetivo analizar el proceso de peatonalización de la Calle del Medio en el centro histórico del Cusco y sus efectos en las dimensiones física, social y económica entre 2006 y 2022; la metodología fue mixta con triangulación, que sistematizó revisión bibliográfica, levantó información urbanística y aplicó encuestas de percepción, y la muestra estuvo compuesta por 35 residentes comerciantes propietarios y conductores de negocios y 100 transeúntes eventuales del área intervenida; los resultados evidenciaron el cambio del uso de suelo hacia el comercio turístico, el incremento de propietarios y la disminución de familias, así como mejoras percibidas en la condición física del espacio seguridad, iluminación, accesibilidad y ornato en 56 %, en la dinámica económica formal e informal en 55 % y en la interacción social y organización vecinal en 56 %, además de la reducción de microvibraciones y riesgos al peatón; se concluyó que la peatonalización humanizó el espacio, fortaleció la vida urbana y aportó a la calidad ambiental y social, constituyéndose en experiencia pionera que motivó intervenciones posteriores en vías aledañas.

Escalante (2022), en su tesis de maestría en, tuvo como objetivo determinar los factores de diseño de la transitabilidad peatonal que influyeron en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo; el estudio fue cuantitativo, de tipo aplicado y con diseño correlacional causal, empleó encuestas, fichas de observación y de análisis; la población fue de 76 050 habitantes y la muestra estuvo conformada por 73 usuarios seleccionados mediante

muestreo probabilístico aleatorio simple; los resultados mostraron deterioro de infraestructura de 40 %, de mobiliario y elementos urbanos de 35 % y de vegetación de 25 %, además de amplio acuerdo sobre identidad, servicios, elementos representativos e inclusión; se concluyó que los factores de diseño de la transitabilidad peatonal influyeron positivamente en la recuperación de la imagen urbana y orientaron criterios de intervención para revalorar la identidad del centro histórico.

Chávez (2022), realizó una investigación titulada “Peatonalización del centro histórico de Lima y su incidencia en la percepción de la Habitabilidad Urbana 2021”. en su tesis de maestría, tuvo como objetivo determinar la incidencia de la peatonalización del Centro Histórico de Lima en la percepción de la habitabilidad urbana de los vecinos de las calles intervenidas durante 2021; la metodología fue de tipo básico con enfoque cuantitativo y diseño no experimental descriptivo correlacional, empleándose muestreo no probabilístico por conveniencia; la muestra estuvo compuesta por setenta participantes residentes o trabajadores del Damero de Pizarro; los resultados mostraron significancia estadística con p valor igual a 0.000 y un coeficiente de Nagelkerke de 0.356 que evidenció incidencia de la peatonalización sobre la habitabilidad, además se observaron incidencias en las dimensiones hábitat con Nagelkerke 0.318 y habitar con 0.298; se concluyó que la peatonalización influyó de manera significativa aunque moderada en la percepción de habitabilidad urbana y se recomendó ampliar la evaluación e incorporar mejoras de gestión del tránsito y del espacio público.

More (2022), realizó un estudio titulado “Estrategias de intervención urbana sostenible y su influencia en la revitalización de los espacios públicos de Talara baja – Piura, 2021”. Presentada a la universidad César Vallejo, llegó a la siguiente conclusión; que cuanto más efectiva es la funcionalidad, articulación y la accesibilidad, menos es necesario desarrollar estrategias físicas para la intervención urbana sostenible, porque también se ha establecido una asociación inversa entre las estrategias económicas y la revitalización de los espacios públicos.

Se puede concluir que cuanto más se desarrolla la funcionalidad urbana, se hace menos necesario el desarrollo de estrategias económicas para una intervención urbana sostenible, debido a que la funcionalidad de las residencias permite un mejor desarrollo comercial; ya que determina la asociación inversa entre estrategias sociales de intervención urbana sostenible y revitalización de espacios públicos es dotar de funcionalidad a los espacios públicos. Se puede determinar que cuanto más se valora la identidad, menos necesidad hay de desarrollar estrategias sociales para una intervención urbana funcional y sostenible. Finalmente, se puede determinar que, a mayor seguridad y funcionalidad, menor es la necesidad de desarrollar estrategias ambientales para una intervención urbana sostenible. Es importante resaltar que el municipio de la provincia de Talara se encuentra repensando las conexiones de la ciudad para conectarla con los sectores aledaños e impulsar la funcionalidad de proyectos relacionados con el mejoramiento y ampliación de los espacios públicos

Esquivel (2024), en su tesis de maestría, tuvo como objetivo demostrar la influencia del cañón urbano en el confort térmico del corredor peatonal del jirón Pizarro del Centro Histórico de Trujillo (CHT). La metodología se sustentó en un enfoque cuantitativo con método correlacional causal y diseño no experimental de corte transversal aplicado al inicio del solsticio de verano; las variables se operacionalizaron como cañón urbano y confort térmico medido mediante la Temperatura Fisiológicamente Equivalente (PET) y el factor de cielo visible (SVF), además la muestra fue no probabilística de tipo intencional, considerándose 6 puntos de medición por tramo en dos tramos del corredor; los resultados evidenciaron relaciones parciales e individuales entre descriptores del cañón urbano y los indicadores del índice PET, donde la orientación de obstáculos mostró una influencia de magnitud pequeña, la relación altura ancho incidió solo a través de la velocidad del viento, y el factor de cielo visible presentó una influencia negativa pequeña, manteniéndose en conjunto una percepción térmica de ligeramente cálido; Finalmente se concluyó que, en el periodo y contexto estudiados, el

cañón urbano no influyó de manera significativa en el confort térmico, recomendándose ampliar la muestra y profundizar con metodologías complementarias.

Vigil et al. (2024), en su artículo científico, tuvieron como objetivo medir la calidad del espacio público y su relación con la movilidad peatonal en el centro urbano de Piura. La metodología fue cuantitativa con diseño no experimental transeccional correlacional, además la muestra estuvo conformada por 385 usuarios seleccionados mediante muestreo probabilístico aleatorio simple. Los resultados evidenciaron relación significativa moderada y directa entre la calidad del espacio público y la movilidad peatonal con R 0.680 y R cuadrado 0.4624, además una pendiente de 0.6539, y asociaciones consistentes en las dimensiones simbólica, simbiótica, de intercambio y de civismo. Se concluyó que mejorar la calidad del espacio público explicó casi la mitad de la variabilidad de la movilidad peatonal y que intervenir en dichas dimensiones con criterios de accesibilidad, protección, confort e identidad fortaleció el caminar y la vitalidad del centro de Piura.

1.5. Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación teórica

La investigación se sustenta en el análisis actual de las variables peatonalización y revitalización urbana, con base en antecedentes y teorías nacionales e internacionales que abordan la peatonalización como estrategia de revitalización en contextos urbanos. En este estudio se examina la relación entre ambas variables en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco durante 2024, sin asumir causalidad. El propósito es generar evidencia organizada y contextualizada que sirva de referencia para esta línea de investigación y respalde futuros trabajos sobre el tema en el ámbito local.

1.5.2. *Justificación metodológica*

Se adopta investigación aplicada con enfoque correlacional, diseño no experimental y corte transversal, adecuada para examinar asociaciones sin manipular el entorno. La muestra es de 150 peatones, seleccionados para obtener estimaciones estables y contrastar hipótesis de correlación. El instrumento es un cuestionario en escala de Likert que operacionaliza las dimensiones e indicadores definidos para ambas variables. Se prevé validación de contenido por expertos, pilotaje y consistencia interna. El plan analítico considera depuración, estadísticos descriptivos, pruebas de normalidad y correlaciones de Pearson o Spearman según distribución, con levantamiento en franjas horarias y días distintos para captar variación temporal.

1.5.3. *Justificación práctica*

El estudio proporciona una línea de base que permite identificar patrones de asociación entre atributos de diseño, seguridad, limpieza, pavimento, iluminación y mobiliario con indicadores como movimiento comercial, afluencia peatonal, tiempo de permanencia, seguridad percibida, imagen e identidad urbana en el tramo señalado. Estos resultados pueden orientar criterios de gestión del espacio público y priorización de acciones en el centro de Huánuco, considerando su condición patrimonial. La estructura de indicadores y el procedimiento de medición son replicables en otros corredores urbanos de la ciudad. Con ello se facilita comparar escenarios y organizar un sistema de seguimiento de la relación entre peatonalización y revitalización en 2024.

1.6. Limitación de la investigación

El estudio presentó limitaciones vinculadas a la escasez de literatura reciente y local sobre peatonalización y revitalización urbana en Huánuco, lo que restringió el sustento de antecedentes y del marco teórico; al emplear un diseño no experimental y transversal en 2024,

solo permitió establecer asociaciones sin inferir causalidad; su delimitación espacial a las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado redujo la generalización de los hallazgos; la variabilidad temporal de los flujos peatonales por día, hora, clima y eventos pudo sesgar las mediciones si el periodo de observación fue acotado; la limitada disponibilidad de tiempo de comerciantes, trabajadores y transeúntes pudo afectar la tasa de respuesta y dilatar la recolección de datos; existieron riesgos de sesgos de medición y de respuesta, como conteos manuales, efecto del observador, deseabilidad social y comprensión de ítems en escalas tipo Likert, y si el muestreo fue no probabilístico, también de representatividad; finalmente, variables de confusión no controladas como la seguridad percibida, la limpieza, la ocupación comercial, la accesibilidad al transporte o las intervenciones municipales simultáneas pudieron influir en los indicadores de revitalización.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.

1.7.2. Objetivos específicos

- Analizar la relación entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida en el jirón General Prado.
- Identificar la relación entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado.
- Examinar la relación entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado.

- Determinar la relación entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.

1.8. Hipótesis

1.8.1. Hipótesis general

Existe una relación significativa entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.

1.8.2. Hipótesis específicas

- Existe una relación significativa entre la accesibilidad y el diseño peatonal y la actividad económica percibida en el jirón General Prado.

- Existe una relación significativa entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado.

- Existe una relación significativa entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal y la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado.

- Existe una relación significativa entre la aceptación y satisfacción de los peatones y la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Marco conceptual

2.1.1. *Peatonalización*

La peatonalización consiste en limitar la circulación vehicular para transformar, de manera temporal o definitiva, una calle para autos en un espacio exclusivo para peatones. Esta noción reconoce los antecedentes históricos, culturales y políticos de la vía y, puede extenderse a áreas urbanas de mayor tamaño (Sánchez et al., 2022).

La peatonalización es la restricción total o parcial del paso de vehículos en una vía para poder priorizar el desplazamiento de peatones y de medios no motorizados como la bicicleta y los patinetes. Su propósito es recuperar el espacio público, disminuir la contaminación, fomentar la sociabilidad y encaminar la ciudad hacia un modelo más sostenible; en áreas históricas, estas intervenciones reactivan el uso urbano (Navarro y Foronda, 2024).

Se entiende por peatonalización el proceso de convertir partes de la ciudad en espacios dedicados al tránsito peatonal, con frecuencia mediante la reconversión de vías previamente destinadas al tráfico motorizado, acción que ordena los flujos de movilidad y afianza el rol del espacio público en escenarios como los cascos históricos (Alfaro et al., 2023).

2.1.1.1. Accesibilidad y diseño. Se entiende por accesibilidad un índice que resume cuán cerca se halla un área de las actividades regionales y, operativamente, la apreciación de cómo el entorno y la infraestructura de transporte posibilitan que los usuarios lleguen a servicios, bienes y actividades e interactúen con ellos; asimismo, puede definirse como la cuantificación de oportunidades de interacción espacial creadas por la estructura del sistema de transporte y como las ventajas que este, junto con el uso de suelo, aporta (Mazzulla y Pirrone, 2024).

El diseño conecta los componentes del urbanismo y configura la ciudad al poner en relación las edificaciones, el espacio público y los mecanismos mediante los cuales se concretan las transformaciones, incorporando además los ámbitos de encuentro social y político (Carrasco et al., 2022).

A. Continuidad de veredas. Se denomina continuidad de veredas a la presencia de aceras sin rupturas que interrumpan el movimiento peatonal, es decir, libres de huecos o intervenciones constructivas que dificulten el tránsito. Es un elemento esencial para la accesibilidad y para incrementar la cantidad de desplazamientos a pie, pues repercute favorablemente en la calidad del servicio peatonal. (Stefanidis y Bartzokas, 2024).

B. Ancho veredas. El ancho de vereda es la franja de la acera realmente utilizable por las personas. Se determina descontando del ancho total los espacios que ocupan los elementos permanentes y las bandas de resguardo requeridas a lo largo del tramo. Cuando esta franja aumenta, ofrece mayor capacidad de circulación peatonal, reduce aglomeraciones y favorece la accesibilidad (Bishaw et al., 2024).

C. Cruces accesibles. Son pasos peatonales concebidos y mantenidos para el uso universal. Aseguran un ancho libre mínimo para el tránsito de personas, incorporan rampas de aproximación y salida, y presentan una superficie continua, estable y sin grietas ni desniveles, despejada de obstáculos. Cuentan con señalización horizontal claramente visible y, cuando corresponde, con baliza intermitente. Además, integran apoyos específicos para personas con discapacidad PWD, por sus siglas en inglés, como aviso sonoro, botón de demanda de cruce y baldosas podotáctiles con domos truncados de color amarillo (Mitropoulos et al., 2023).

2.1.1.2. Seguridad peatonal. Se configura a partir de la interacción entre el ambiente construido, la infraestructura destinada a peatones y la infraestructura vial, junto con el nivel de exposición de peatones y vehículos, y se manifiesta en tasas más bajas de siniestros cuando

factores como el ancho de la calzada, la inclinación del tramo, la separación entre pasos para peatones, la continuidad y franja despejada de las aceras, la presencia de estacionamiento en calzada, la direccionalidad del tráfico y la existencia de isletas o separadores centrales se dispongan de modo que disminuyan los puntos de conflicto en vías urbanas, en particular en tramos con cruces no semaforizados (Barón et al., 2021).

La seguridad peatonal se refuerza mediante redes continuas e integradas de infraestructura segura y accesible, junto con calles y cruces concebidos según las necesidades de quienes caminan. Asimismo, depende de normas de uso del suelo que acerquen actividades y acorten recorridos, de la reducción de límites de velocidad y la pacificación del tránsito, de una gestión del estacionamiento que restrinja la oferta y aumente las tarifas, y de un marco legal con fiscalización efectiva que otorgue prioridad al peatón y promueva la educación vial. Se complementa con políticas que desincentiven los vehículos particulares de gran tamaño y con controles estrictos del consumo de alcohol y de las distracciones al conducir (Buehler y Pucher, 2023).

A. *Respeto al peatón.* Implica reconocerlo como titular de derechos y como usuario vulnerable del sistema de movilidad. De ello se desprende la obligación de asegurar su desplazamiento seguro mediante una cultura de tránsito y un marco normativo y de gestión que le otorguen prioridad, exigiendo a los conductores atención constante, reducción de velocidad y cesión del paso incluso sin semáforo. A la vez, orienta el diseño del espacio público hacia entornos peatonales legibles, visibles, accesibles y seguros. Este enfoque se fundamenta en la protección de la vida y la integridad personal y en políticas de educación vial, fiscalización y provisión de infraestructura que sitúan a la persona en el centro (Chirinos, 2025).

B. *Iluminación.* La iluminación es el acto de aportar luz de manera controlada para hacer visibles objetos y espacios, dirigiendo el flujo luminoso desde una fuente determinada.

El foco está en el efecto sobre la superficie iluminada más que en la simple elección del dispositivo emisor (Hernández et al., 2024).

2.1.1.3. Confort y mantenimiento. El confort peatonal es un estado subjetivo de satisfacción frente al microclima exterior, entendido como la ausencia de sensación de frío o calor. Su valoración se realiza a partir de variables como la temperatura del aire, la humedad relativa, la velocidad del viento y la temperatura radiante media, y se apoya en índices biometeorológicos de uso extendido en espacios públicos, entre ellos la Temperatura Fisiológicamente Equivalente (PET), la Temperatura Efectiva Estándar (SET) y el Índice Universal de Clima Térmico (UTCI), que permiten estimar la percepción térmica y orientar el diseño de áreas urbanas más habitables (Boussaidi et al., 2023).

El mantenimiento vial es un sistema planificado de intervenciones preventivas, correctivas y de restauración orientado a conservar la red de carreteras funcional y segura. Abarca la inspección temprana de las vías, el control de la vegetación, la limpieza de cunetas, la reparación de defectos menores y la repavimentación cuando corresponda (Rubio, 2022).

A. Limpieza. La limpieza, en la gestión urbana, es el servicio municipal destinado a reducir la contaminación del entorno y resguardar la salud pública mediante labores de barrido, recolección y adecuada gestión de los residuos sólidos; su calidad depende de la amplitud de la cobertura y de la eficacia de la prestación, y se refuerza con planes de manejo de residuos y con acciones de sensibilización y educación ambiental que impulsen conductas responsables en la ciudadanía (Rossell et al., 2022).

B. Estado del pavimento. El estado del pavimento es la condición que sintetiza el nivel de deterioro y el grado de servicio que brinda la calzada ante la acción conjunta del tránsito y del medio ambiente a lo largo del tiempo. Este comportamiento varía según la conformación estructural, las proporciones y calidad de los materiales, el régimen climático y

la intensidad del tráfico, factores que originan diferencias en la velocidad de degradación y en los valores de los indicadores usados para evaluarlo (Li et al., 2021).

C. *Mobiliario urbano.* El mobiliario urbano comprende los elementos y equipamientos instalados en el espacio público y a lo largo de calles y vías que prestan servicios y cumplen funciones colectivas. Orientan en el territorio mediante información, aportan seguridad a los desplazamientos, facilitan el transporte y brindan descanso con bancos, paraderos, luminarias o aparcabicicletas; en conjunto forman un sistema multifuncional condicionado por las necesidades de las personas usuarias, la estructura social, el trazado de la ciudad, las características geográficas, la tecnología disponible, los materiales y los costos (Grabiec et al., 2022).

2.1.1.4. Aceptación y satisfacción. La aceptación, en procesos de peatonalización, se entiende como el nivel de aprobación y respaldo social hacia intervenciones de movilidad sostenible que redistribuyen el espacio vial a favor de peatones y ciclistas. Se evalúa mediante las actitudes y experiencias de las personas usuarias antes y después de su implementación y se utiliza como indicador del éxito de la medida y de su viabilidad en el tiempo. Esta aceptación está condicionada por la escala de los cambios, los efectos en los patrones de desplazamiento y el grado de participación ciudadana en el diseño y la decisión, ya que la ausencia de consulta reduce el apoyo incluso cuando se habilitan áreas peatonales y rutas para bicicletas (Kyriakidis et al., 2023).

La satisfacción, en procesos de peatonalización, es la apreciación global que hacen los peatones del entorno urbano tras su transformación para dar prioridad al caminar y se expresa como el nivel de agrado con la experiencia de desplazarse a pie. Se asocia de forma marcada con percepciones favorables de la calidad del aire y con atributos del lugar como comodidad, vitalidad, carácter restaurativo y menor congestión, de modo que la satisfacción aumenta

cuando la peatonalización mejora la percepción del aire y ofrece experiencias más cómodas y animadas (Kim et al., 2021).

A. *Preferencia.* Es la tendencia de las personas a optar por el trayecto o ámbito disponible que estiman de mayor valor; se evidencia en la elección de la ruta y emerge de la combinación entre el entorno urbano, las características del desplazamiento y las condiciones individuales (Jin et al., 2022).

B. *Frecuencia de uso.* Es la cantidad de veces que las personas visitan o emplean un espacio público dentro de un periodo definido; por lo general se mide con escalas ordinales de visitas, por ejemplo, nunca, menos de una vez al año, varias veces al año, mensual, semanal, varias veces por semana y diario (Zhao et al., 2024).

C. *Satisfacción general.* Es la valoración integral, de naturaleza afectiva, que una persona hace de una experiencia o de un entorno, sintetizando cuán satisfecha se percibe en términos globales; resulta aplicable a la apreciación holística del área peatonal y de su proceso de revitalización (Wood et al., 2023).

2.1.2. *Revitalización urbana*

La revitalización urbana se entiende como la renovación de los espacios públicos a través de intervenciones físicas y acciones de carácter social. Coordinadas con programas de recuperación y con la apropiación y el uso cotidiano por parte de la ciudadanía, estas medidas dinamizan la vida pública, robustecen las redes comunitarias y el entramado social, y elevan la sensación de seguridad al fomentar actividades deportivas y de convivencia (Hernández, 2022).

La revitalización urbana comprende un conjunto de políticas públicas de intervención y gestión en escala local, de barrio o intermedia, orientadas a sectores de la ciudad con problemáticas indeseadas para encauzar su desarrollo económico, social y cultural hacia una configuración urbana deseada mediante la reutilización y la refuncionalización de las

estructuras existentes. Estas iniciativas incluyen acciones que activan la economía y mejoran la calidad del entorno, como la creación de espacios públicos recreativos y ámbitos peatonales, y persiguen fortalecer la sostenibilidad del área a través de la generación de empleo, el incremento de ingresos y la inversión sostenida (Plat y Fonseca, 2025).

La revitalización urbana supone reanimar la vida colectiva a través de la puesta en valor del espacio público y la transformación de vacíos urbanos o predios en desuso en ámbitos comunitarios, como áreas deportivas. Se sostiene en la apropiación y el uso diario por parte de la ciudadanía, lo que posibilita recomponer el tejido social y aumentar la sensación de seguridad en los barrios (Chang y Lin, 2022).

2.1.2.1. Actividad económica percibida. La actividad económica percibida es la apreciación que realizan vecinos y comerciantes sobre las variaciones del comercio local atribuidas a la peatonalización. Se obtiene mediante encuestas que solicitan calificar, en una escala tipo Likert, afirmaciones orientadas a medir la atracción del área y el efecto en los negocios. Esta información se complementa con la opinión de los minoristas acerca de cuán provechosa consideran la intervención y con sus expectativas sobre el número de clientes y el volumen de ventas en el presente y en el futuro (Brownrigg et al., 2023).

La actividad económica percibida es la valoración que realizan los propios establecimientos sobre cómo un cierre peatonal incide en su desempeño. Así, los comercios informan si el cierre tuvo un efecto negativo, nulo o positivo y reportan cambios en su facturación, además de expresar su postura sobre si cerrar calles comerciales al tránsito de automóviles puede resultar beneficioso para los negocios (Andersen et al., 2023).

A. Movimiento comercial. Movimiento comercial, en el contexto de la revitalización urbana, es la capacidad integrada de los espacios de la ciudad para mantener una intensa actividad de transacciones económicas, canalizar flujos de personas y sostener la oferta de

servicios; se evalúa a partir de patrones de interacción espaciotemporales de carácter multidimensional (Hu et al., 2025).

B. Presencia de negocios activos. Es el uso efectivo de los locales a pie de calle por establecimientos en funcionamiento que atienden al público, conformando la provisión de comercios y servicios del centro urbano con ingreso directo desde la vía pública. Su mayor densidad en puntos céntricos y la mezcla de actividades incrementan el atractivo del lugar, impulsan el dinamismo y la sostenibilidad del área e inciden favorablemente en su valor comercial; en cambio, la desocupación reduce la funcionalidad y deteriora la imagen del centro como zona de compras (Marjanen et al., 2023).

2.1.2.2. Vitalidad y uso del espacio. La vitalidad urbana es la condición que hace que un espacio se perciba vivo y dinámico, visible en la multiplicidad de prácticas que alberga el espacio público y en la presencia de grupos peatonales diversos. Se concibe como una cualidad espacial que emerge de la mezcla variada de funciones y usos y que se asocia con atributos de la forma urbana que inciden en la accesibilidad y en los patrones de actividad (Garau y Annunziata, 2022).

El uso del espacio público refiere a la ocupación diaria y a las prácticas con las que la ciudadanía activa y resignifica los ámbitos compartidos. Mediante la apropiación y dinámicas de convivencia como la práctica deportiva, esos lugares adquieren sentido y calidad como auténticos espacios de todos y, al ser concurridos por personas diversas, se mantienen vivos y seguros (Hernández, 2022).

A. Tiempo de permanencia. Es un indicador de actividades opcionales que mide cuánto se quedan las personas en el espacio público a partir de cuatro conductas observables: mirar, escuchar, conversar y sentarse. Se considera elevado cuando se registran las cuatro, intermedio cuando aparecen dos o tres y nulo cuando se evidencia una o ninguna. En los casos

analizados, este indicador aumenta cuando la funcionalidad del lugar favorece agrupaciones y encuentros que impulsan la sociabilidad, y disminuye cuando la interacción es limitada o la configuración del espacio orienta el uso hacia lo meramente opcional o por necesidad, acortando la estadía (Chauca y Valdivia, 2022).

B. Eventos. Son intervenciones temporales planificadas, de tipo cultural, deportivo o ferial, que las ciudades utilizan como instrumentos estratégicos para resignificar el espacio urbano y ganar visibilidad. Su programación posibilita diversificar el turismo, modernizar y ampliar la infraestructura y, bajo enfoques de desarrollo orientado por eventos, activar procesos de regeneración y revitalización urbana (Díez, 2025).

C. Afluencia peatonal. La afluencia peatonal es la medición del número de personas que circulan por una zona o calle determinada en un momento puntual o a lo largo de un periodo definido, y se utiliza para describir y evaluar el nivel de actividad de los centros urbanos (Philp et al., 2022).

2.1.2.3. Seguridad y convivencia. Seguridad y convivencia en el espacio público, entendido como un bien común, es el conjunto de condiciones y normas que garantizan su uso y disfrute general en igualdad y sin exclusiones, con respeto a los derechos y libertades. Se fundamenta en políticas públicas que armonizan los usos, previenen el incivismo y el vandalismo y evitan el diseño hostil. Se materializa a través de ordenanzas municipales con sustento legal y criterios de proporcionalidad y mediante una gestión compartida que incorpora la participación ciudadana en el cuidado y la administración del espacio, con el apoyo de agentes cívicos que informan, orientan y median para propiciar un entorno tranquilo y seguro (Aguado, 2023).

Seguridad y convivencia es el enfoque que integra la vida en común con otros y con el entorno, entendida como relaciones cotidianas basadas en vínculos afectivos sociales

comunitarios y en procesos de socialización e intersubjetividad que gestionan el conflicto hacia la construcción de paz, con una seguridad ciudadana orientada a prevenir violencia delincuencia e inseguridad para consolidar ciudades seguras proteger derechos humanos y propiciar participación comunitaria mediante diálogo interinstitucional e intersectorial, observatorios y políticas públicas coordinadas por los distintos niveles de gobierno junto con la Policía Nacional (Palomino y Jurado, 2024)-

A. *Sensación de seguridad.* Resulta de la combinación entre rasgos individuales y el contexto físico y social. En calles y demás ámbitos urbanos, esta valoración se modula por cualidades del entorno construido como la amplitud del cielo a la vista, la presencia y proporción de vegetación, la claridad de las vistas hacia calzadas, veredas, mobiliario y fachadas, además de los indicios de desorden. En las mujeres suele ser más prudente por la posibilidad de violencia, lo que las lleva a evitar zonas ocultas o con personas merodeando (Chen et al., 2024).

B. *Respeto y orden.* Respeto es el reconocimiento del valor y la dignidad de cada persona y de lo colectivo, que se expresa en tratar a los demás sin agresión ni discriminación, cumplir las normas acordadas y cuidar los bienes comunes; y orden es el estado de organización del espacio y de las conductas según reglas claras (circulación, horarios, usos, limpieza y seguridad) que permite la convivencia, la previsibilidad y el ejercicio de derechos sin exclusiones (Aguado, 2023).

2.1.2.4. Imagen urbana y atractivo. La imagen urbana es la fisonomía visual de la ciudad, resultado de la interacción entre sus componentes naturales y edificados y de su vínculo con las costumbres, las actividades económicas y la condición socioeconómica de sus habitantes, que en conjunto conforman el referente perceptivo del lugar (Lazo y Tapia, 2023).

El atractivo urbano o visual es la cualidad perceptual que permite reconocer y valorar la dimensión estética de los escenarios ciudadanos. Emerge de la interacción entre la configuración espacial y arquitectónica y la mirada de quienes habitan y recorren la ciudad, e integra la continuidad de frentes edificados orientados a la calle, proporciones entre el ancho de la vía y la altura de las construcciones que refuerzan la escala humana, perfiles nítidos y ordenados, y ámbitos retraídos o hundidos que brindan resguardo (Zhou et al., 2025).

A. Limpieza. Se evidencia en el mantenimiento oportuno de las áreas verdes y de los elementos arquitectónicos y se aprecia en un nivel general adecuado de aseo y organización física. Este estado eleva la calidad ambiental percibida y potencia la cualidad reparadora de parques y plazas. Por el contrario, la presencia de residuos u otras señales de abandono se asocia con mayor percepción de inseguridad y con menor uso. Conservar los espacios en condiciones óptimas incentiva una utilización más equitativa y favorece experiencias de descanso y bienestar para la ciudadanía (Ríos et al., 2021).

B. Estética. En los procesos de regeneración urbana, la estética se entiende como respuesta a demandas ciudadanas y se utiliza para estimular el encuentro social y optimizar el desempeño de la ciudad; así, el arte público y el embellecimiento operan como instrumentos de renovación no solo formal sino también social, con capacidad para revertir tendencias de deterioro y fortalecer el uso y la habitabilidad del espacio público, generando un círculo virtuoso entre la valoración colectiva y la mejora estética (García, 2022).

C. Identidad urbana. La identidad urbana puede entenderse como el tejido de sentidos que las personas elaboran con su medio a partir de las prácticas diarias en el espacio público, concebido como un soporte compartido donde sus funciones posibles se despliegan sin restricciones; se asienta en la memoria y el patrimonio comunes, en los espacios de encuentro, en el sentido de pertenencia social y en lazos de bienestar que humanizan y articulan la vida en

la ciudad, de modo que la construcción identitaria es un proceso continuo vinculado a las vivencias del barrio y del conjunto urbano (Bueno, 2021).

III. MÉTODO

3.1. Tipo de investigación

La presente investigación se desarrolló bajo el enfoque cuantitativo, el cual, según Hernández y Mendoza (2018), se caracteriza por emplear análisis numéricos y estadísticos a través de un proceso sistemático y secuencial que permite comprobar hipótesis previamente formuladas. En este sentido, el estudio analizó las variables de peatonalización y revitalización urbana con el propósito de contrastar las hipótesis mediante procedimientos estadísticos apropiados.

El alcance de la investigación fue correlacional, dado que, como sostienen Paragua et al. (2022), este nivel busca establecer el grado de asociación existente entre dos o más variables mediante pruebas estadísticas que arrojan resultados coherentes y verificables. En consecuencia, se determinó la relación entre las dimensiones de la peatonalización y la revitalización urbana en el contexto de estudio.

En cuanto al diseño de investigación, este fue no experimental, puesto que, conforme a Hernández y Mendoza (2018), no se manipulan deliberadamente las variables, sino que se observan tal como ocurren en su entorno natural. En este caso, tanto la peatonalización como la revitalización urbana fueron analizadas sin intervención directa del investigador, limitándose a observar su comportamiento en una situación determinada. Además, el diseño fue transversal, ya que la recolección de datos se realizó en un único momento temporal, permitiendo obtener una visión representativa de la realidad del fenómeno estudiado.

Por último, el tipo de investigación se clasificó como aplicado, en virtud de que, según Hadi et al. (2023), este tipo busca solucionar problemas concretos mediante la utilización de conocimientos científicos, orientando sus resultados hacia la mejora de situaciones reales.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

La población se define como el conjunto total de personas o elementos que comparten una o más características comunes (Hadi et al., 2023). En este estudio, la población estuvo conformada por 150 peatones que transitaban por las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado, en la ciudad de Huánuco. Dichos individuos representaron a los actores directamente involucrados en el fenómeno de la peatonalización y su impacto en la revitalización urbana.

3.2.2. Muestra

La muestra constituye una parte representativa o la totalidad de la población, seleccionada con el propósito de obtener información relevante para el estudio. En este caso, la muestra estuvo conformada por 150 peatones mayores de 18 años que transitaban de manera habitual por las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado. Se empleó un muestreo no probabilístico de tipo censal, debido a que se consideró la totalidad de la población accesible dentro del área de estudio. Este enfoque permitió obtener una visión integral de las percepciones de los peatones sobre la peatonalización y su influencia en la revitalización urbana.

3.3. Operacionalización de variables

Tabla 1

Matriz de operacionalización

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicadores	ítems	Escala
Peatonalización	La peatonalización consiste en limitar la circulación vehicular para transformar, de manera temporal o definitiva, una calle para autos en un espacio exclusivo para peatones. Esta noción reconoce los antecedentes históricos, culturales y políticos de la vía y, puede extenderse a áreas urbanas de mayor tamaño (Sánchez et al., 2022).	La peatonalización se encuentra dimensionada en accesibilidad y diseño, seguridad peatonal, confort y mantenimiento, y aceptación y satisfacción medido por un cuestionario de escala Likert.	Accesibilidad y diseño	Continuidad de veredas	1	Ordinal (Tipo Likert de 5 alternativas)
				Ancho veredas	2	
				Cruces accesibles	3	
			Seguridad peatonal	Respeto al peatón	4,5	
				Iluminación	6	
				Limpieza	7	
			Confort y mantenimiento	Estado del pavimento	8	
				Mobiliario urbano	9	
				Preferencia	10	
			Aceptación y satisfacción	Frecuencia de uso	11	
				Satisfacción general	12	
				Movimiento comercial	13	
Revitalización urbana	La revitalización urbana supone reanimar la vida colectiva a través de la puesta en valor del espacio público y la transformación de vacíos urbanos o predios en desuso en ámbitos comunitarios, como áreas deportivas. Se sostiene en la apropiación y el uso diario por parte de la ciudadanía, lo que posibilita recomponer el tejido social y aumentar la sensación de seguridad en los barrios (Chang y Lin, 2022).	La revitalización urbana se encuentra dimensionada en actividad económica percibida, vitalidad y uso del espacio, seguridad y convivencia, e imagen urbana y atractivo	Actividad económica percibida	Presencia de negocios activos	14,15	Ordinal (Tipo Likert de 5 alternativas)
				Tiempo de permanencia	16	
				Eventos	17	
			Vitalidad y uso del espacio	Afluencia peatonal	18	
				Sensación de seguridad	19	
				Respeto y orden	20,21	
			Seguridad y convivencia	Limpieza	22	
				Estética	23	
					24	
			Imagen urbana y atractivo	Identidad urbana		

Fuente: elaboración propia

3.4. Instrumentos

Para la recolección de datos se emplearon dos instrumentos estructurados, ambos basados en escalas tipo Likert de cinco categorías, orientados a medir las percepciones de los egresados respecto a las variables de estudio: Peatonalización y Revitalización Urbana.

3.4.1. Instrumento 1: Cuestionario de Peatonalización

Este cuestionario fue diseñado específicamente para la presente investigación, tomando como base teórica las dimensiones desarrolladas bajo los lineamientos metodológicos de Hernández y Mendoza (2018).

El instrumento evaluó la primera variable a través de cuatro dimensiones:

- Accesibilidad y diseño
- Seguridad peatonal
- Confort y mantenimiento
- Aceptación y satisfacción

Estuvo conformado por 12 ítems distribuidos equitativamente entre las cuatro dimensiones, con una escala tipo Likert de cinco alternativas:

- 1 = Totalmente en desacuerdo,
- 2 = En desacuerdo,
- 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo,
- 4 = De acuerdo,
- 5 = Totalmente de acuerdo.

Para la validez y confiabilidad, en primer lugar, fue validado por juicio de expertos y posteriormente se realizó el análisis de fiabilidad que confirmó su viabilidad estructural (alfa de Cronbach: ,876).

3.4.2. Instrumento 2: Revitalización Urbana

Este cuestionario fue diseñado específicamente para la presente investigación, tomando como base teórica las dimensiones desarrolladas los lineamientos metodológicos de Hernández y Mendoza (2018).

El instrumento evaluó la segunda variable, Revitalización Urbana, a través de cuatro dimensiones:

- Actividad económica percibida
- Vitalidad y uso del espacio
- Seguridad y convivencia
- Imagen urbana y atractivo

Estuvo conformado por 12 ítems distribuidos equitativamente entre las cuatro dimensiones, con una escala tipo Likert de cinco alternativas:

- 1 = Totalmente en desacuerdo,
- 2 = En desacuerdo,
- 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo,
- 4 = De acuerdo,
- 5 = Totalmente de acuerdo.

Para la validez y confiabilidad, en primer lugar, fue validado por juicio de expertos y posteriormente se realizó la fiabilidad, cuyo análisis confirmó la consistencia interna y la viabilidad estructural del instrumento (alfa de Cronbach: ,928).

3.5. Procedimientos

El proceso de recolección de datos se desarrolló en varias etapas secuenciales, siguiendo las recomendaciones metodológicas de Hernández y Mendoza (2018):

3.5.1. *Diseño y validación del instrumento:*

Se elaboraron y adaptaron los cuestionarios conforme a las variables, dimensiones e indicadores definidos en la matriz de operacionalización. Posteriormente, se validaron mediante juicio de expertos y prueba de confiabilidad.

3.5.2. *Determinación de la muestra:*

Se determinó la muestra mediante un muestreo no probabilístico tipo censal.

3.5.3. *Recolección de datos:*

La aplicación se realizó de forma virtual (Google Forms), donde los encuestados respondieron el cuestionario en un tiempo estimado de 10 a 12 minutos siempre y cuando deseen participar del estudio.

3.5.4. *Depuración y codificación:*

Se verificó la completitud y coherencia de las respuestas, siendo codificadas numéricamente para su análisis estadístico: con una escala Likert: 1 a 5.

3.5.5. *Tratamiento estadístico:*

Los datos fueron procesados en SPSS v.26, realizando análisis descriptivos e inferenciales conforme a los objetivos del estudio.

3.6. Análisis de datos

El análisis de datos se realizó mediante estadística descriptiva e inferencial en SPSS v.26, por lo cual se utilizaron frecuencias y porcentajes; con niveles de percepción: 1.00–2.49 (bajo), 2.50–3.49 (medio) y 3.50–5.00 (alto). La normalidad de los datos fue evaluada mediante las pruebas de Kolmogorov–Smirnov y Shapiro–Wilk ($p < 0.05$), por lo que se aplicaron pruebas no paramétricas. En consecuencia, se empleó el coeficiente de correlación Rho de Spearman. Posteriormente, se realizaron las pruebas de hipótesis, rechazando H_0 cuando $p < 0.05$, y se relacionaron los hallazgos con estudios previos para determinar las conclusiones pertinentes.

3.7. Consideraciones éticas

La investigación se realizó conforme al Código de Ética de la UNFV, respetando los principios de respeto, beneficencia, no maleficencia, justicia, confidencialidad, veracidad e integridad científica. Los participantes participaron de manera no obligatoria y anónima, respetando su confidencialidad y trato equitativo; en esa misma línea, los datos fueron utilizados solo con fines académicos, sin generar riesgos ni perjuicios. También, se garantizará la autenticidad de los resultados y la correcta citación de las fuentes.

IV. RESULTADOS

4.1. Resultados descriptivos

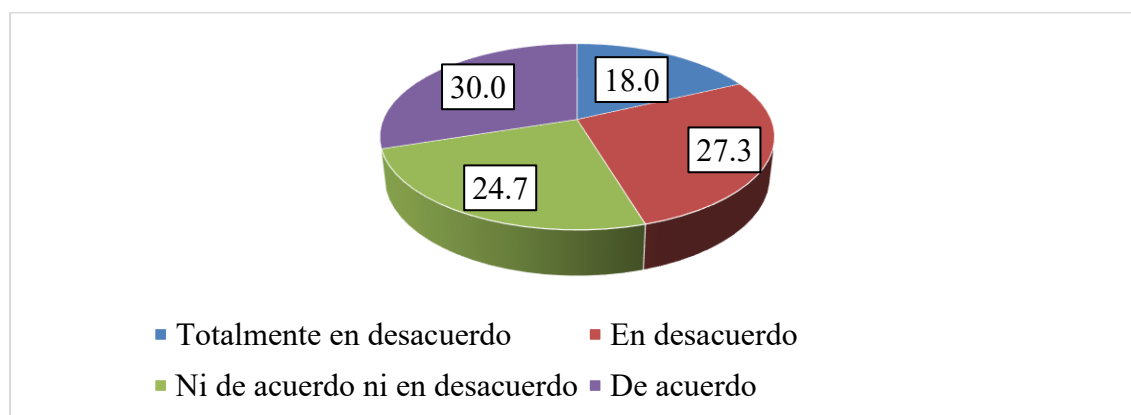
Tabla 2

Las veredas permiten caminar sin interrupciones

	n	%
Totalmente en desacuerdo	27	18.0
En desacuerdo	41	27.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	37	24.7
De acuerdo	45	30.0
Total	150	100.0

Figura 1

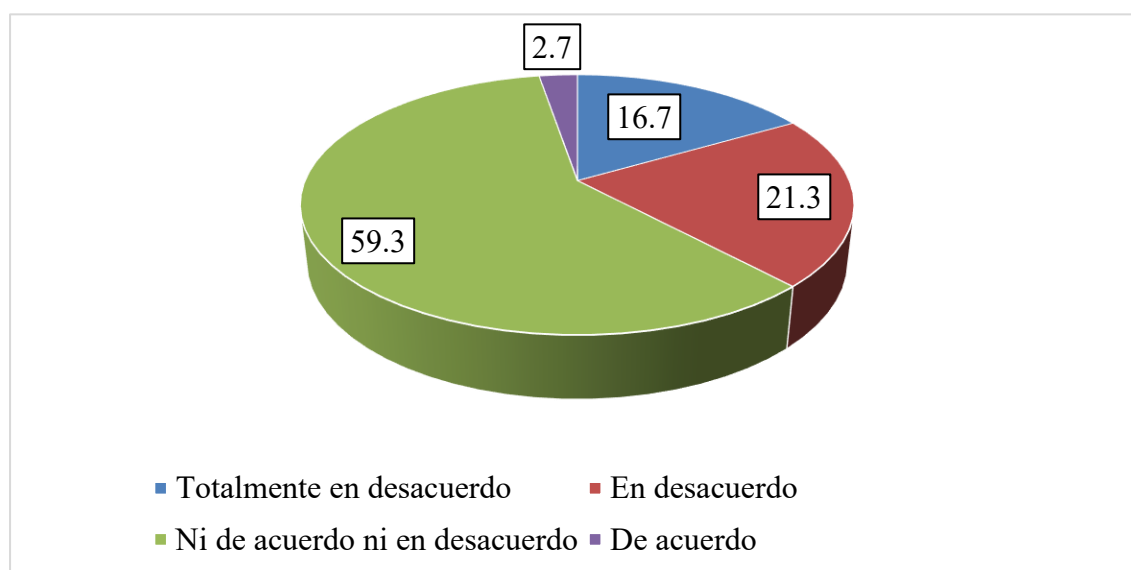
Porcentaje de las veredas que permiten caminar sin interrupciones



El 30.0% de los peatones estuvo de acuerdo en que las veredas permiten caminar sin interrupciones, mientras que un 27.3% y un 18.0% estuvieron en desacuerdo y totalmente en desacuerdo, respectivamente. Además, un 24.7% se mantuvo neutral. Esto indica que más de la mitad de los encuestados (45.3%) percibe deficiencias en la continuidad peatonal, evidenciando irregularidades o obstáculos en las veredas que afectan la fluidez del tránsito a pie.

Tabla 3*Los cruces peatonales son seguros y accesibles para todos*

	n	%
Totalmente en desacuerdo	25	16.7
En desacuerdo	32	21.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	89	59.3
De acuerdo	4	2.7
Total	150	100.0

Figura 2*Porcentaje de los cruces peatonales seguros y accesibles para todos*

Un alto 59.3% de los encuestados se mostró neutral ante la seguridad y accesibilidad de los cruces peatonales, mientras que un 21.3% y un 16.7% expresaron desacuerdo y total desacuerdo. Solo un 2.7% estuvo de acuerdo. Estos resultados reflejan una percepción de inseguridad y deficiente accesibilidad, lo que sugiere que la infraestructura no garantiza aún un cruce seguro para todos los peatones.

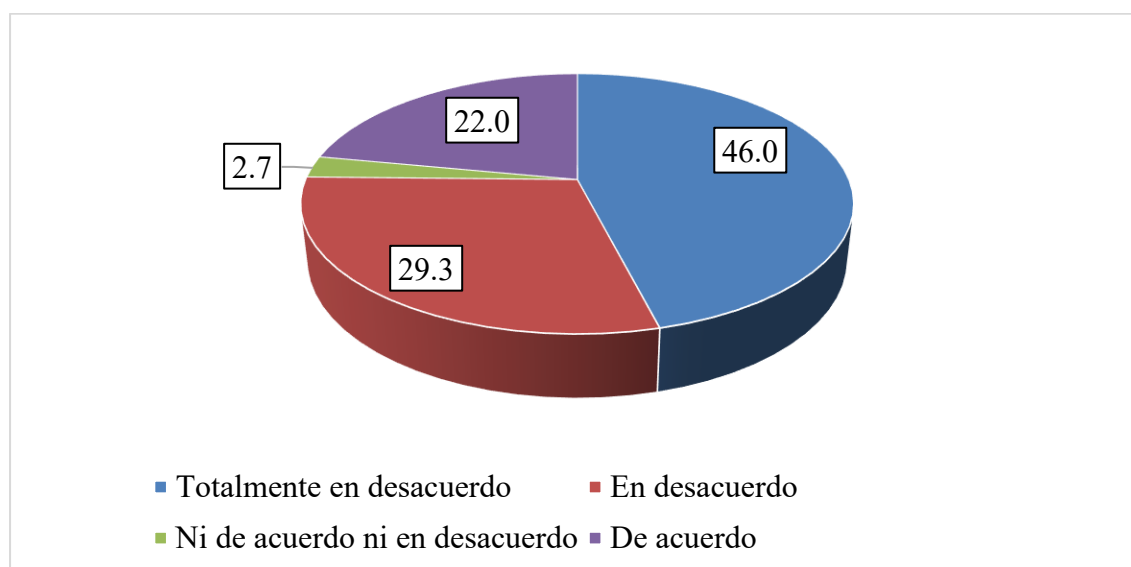
Tabla 4

La señalización facilita el desplazamiento del peatón.

	n	%
Totalmente en desacuerdo	69	46.0
En desacuerdo	44	29.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4	2.7
De acuerdo	33	22.0
Total	150	100.0

Figura 3

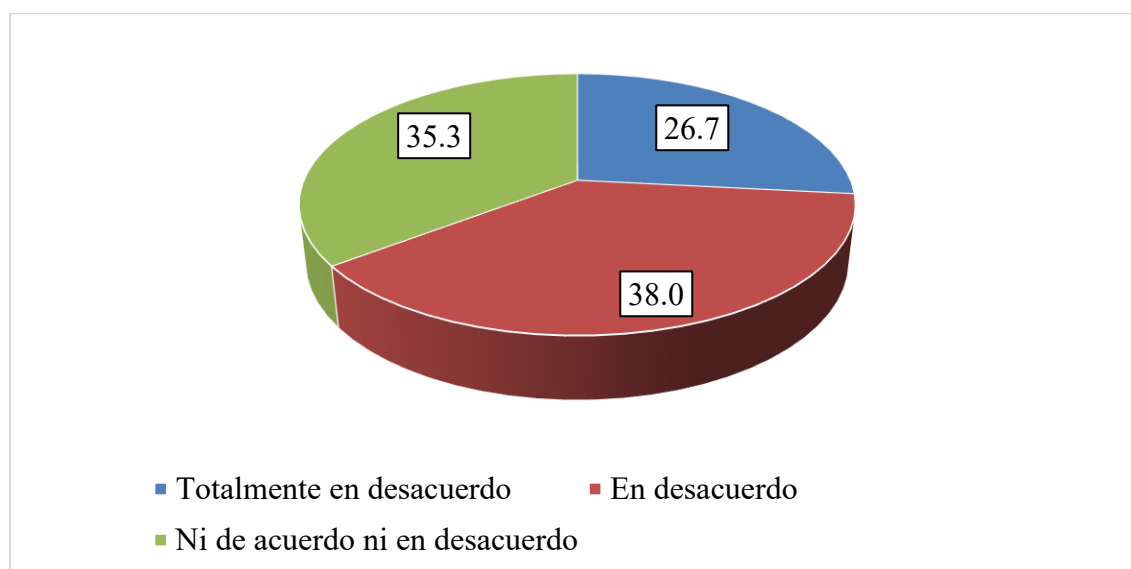
Porcentaje de la señalización que facilita el desplazamiento del peatón



El 46.0% de los encuestados estuvo totalmente en desacuerdo y un 29.3% en desacuerdo con que la señalización facilite el desplazamiento, frente a un 22.0% que sí lo consideró adecuado. Esto evidencia que el 75.3% percibe una señalización deficiente o confusa, lo que podría generar desorientación y afectar la seguridad peatonal en la zona.

Tabla 5*Me siento seguro/a caminando por este tramo*

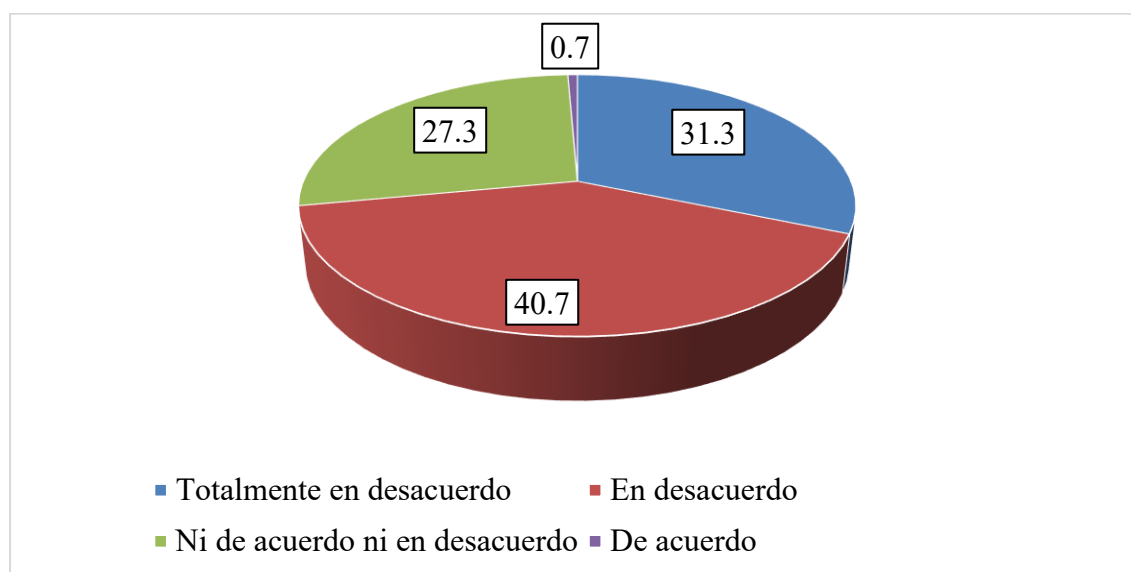
	n	%
Totalmente en desacuerdo	40	26.7
En desacuerdo	57	38.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	53	35.3
Total	150	100.0

Figura 4*Porcentaje en sentirse seguro/a caminando por este tramo*

El 38.0% de los peatones expresó desacuerdo y un 26.7% total desacuerdo con sentirse seguros, mientras que el 35.3% se mostró neutral. En conjunto, el 64.7% presenta niveles de inseguridad o falta de confianza al caminar, lo que revela una necesidad de reforzar las condiciones de seguridad física y ambiental en el área.

Tabla 6*Los vehículos respetan el paso de los peatones*

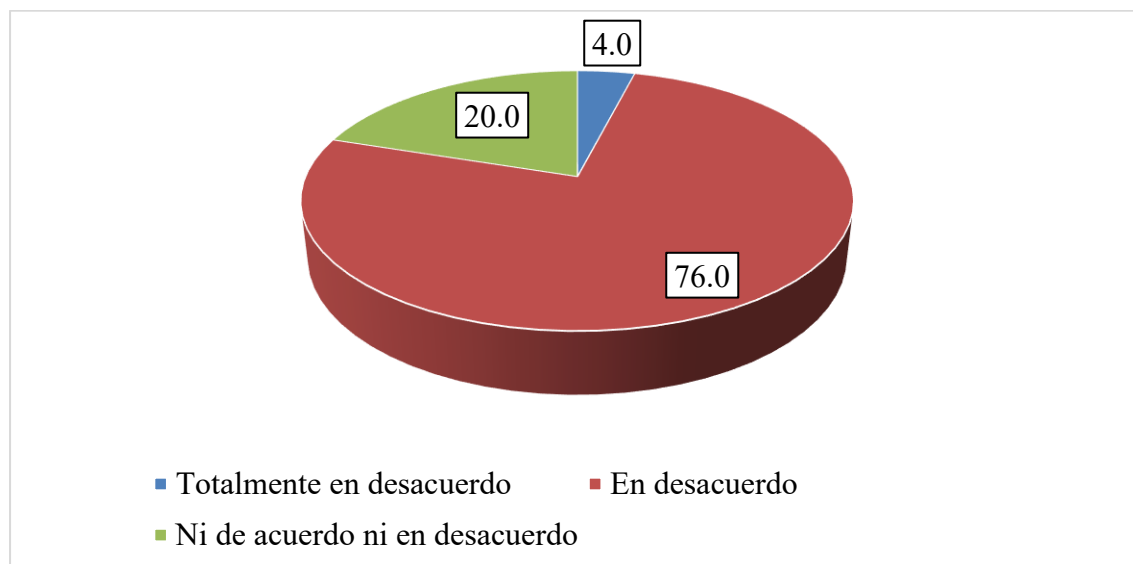
	n	%
Totalmente en desacuerdo	47	31.3
En desacuerdo	61	40.7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	41	27.3
De acuerdo	1	0.7
Total	150	100.0

Figura 5*Porcentaje de los vehículos que respetan el paso de los peatones*

El 40.7% y 31.3% de los encuestados manifestaron desacuerdo y total desacuerdo, respectivamente, con que los vehículos respeten el paso peatonal. Solo un 0.7% estuvo de acuerdo. En total, el 72.0% percibe un comportamiento vehicular poco respetuoso, lo que refleja un grave problema de convivencia vial y riesgo constante para los transeúntes.

Tabla 7*La iluminación nocturna contribuye a mi seguridad*

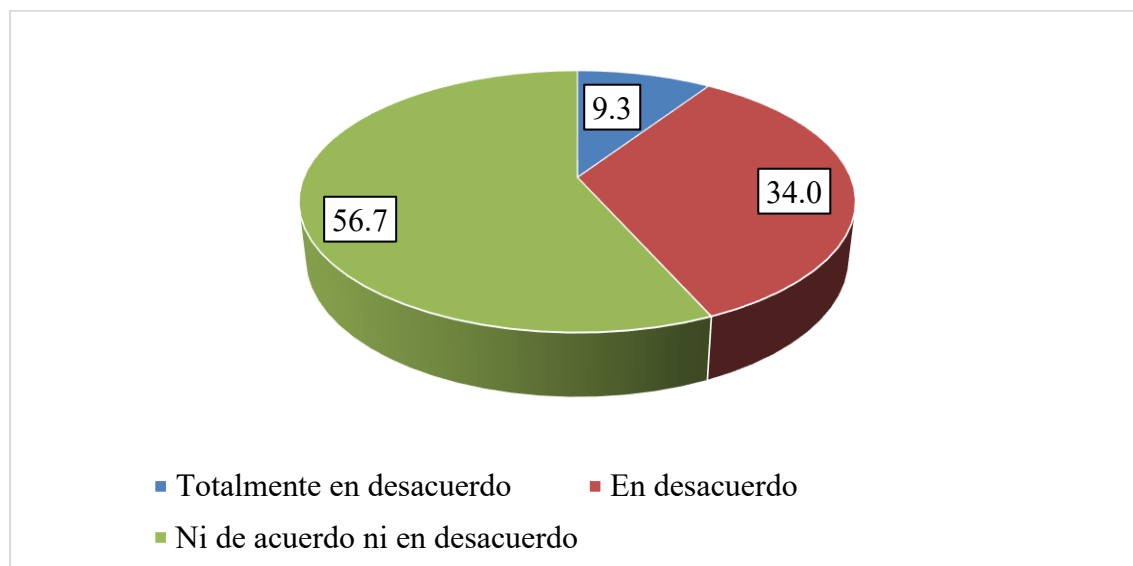
	n	%
Totalmente en desacuerdo	6	4.0
En desacuerdo	114	76.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	30	20.0
Total	150	100.0

Figura 6*Porcentaje de la iluminación nocturna que contribuye a mi seguridad*

Una amplia mayoría del 76.0% estuvo en desacuerdo con que la iluminación nocturna contribuya a su seguridad, mientras que un 20.0% se mostró neutral y solo un 4.0% totalmente en desacuerdo. Este resultado indica que la deficiente iluminación representa un factor crítico que incrementa la sensación de inseguridad durante la noche.

Tabla 8*El espacio peatonal está limpio y bien mantenido*

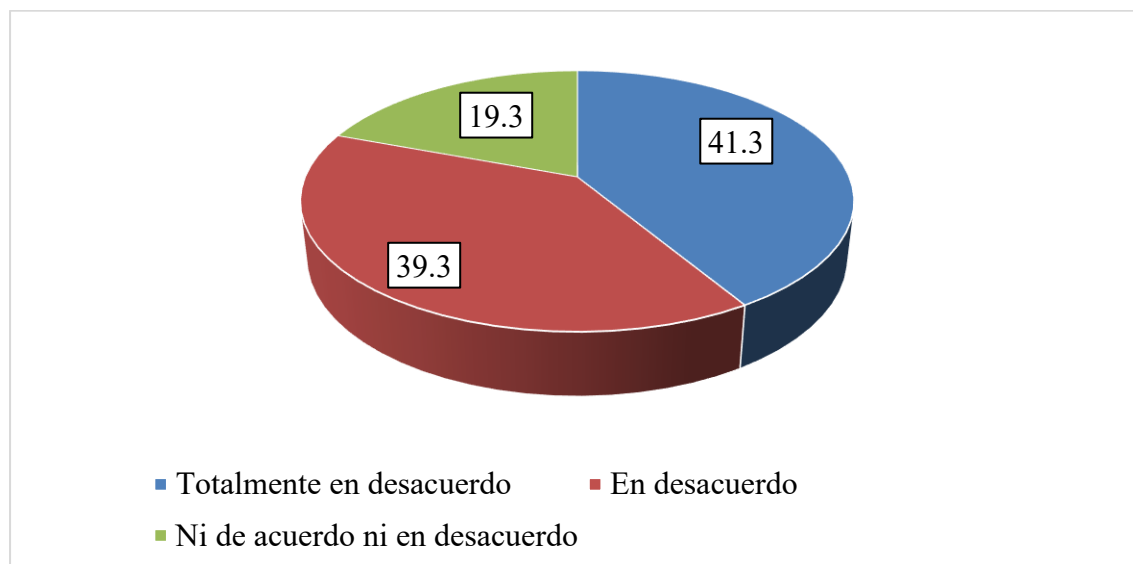
	n	%
Totalmente en desacuerdo	14	9.3
En desacuerdo	51	34.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	85	56.7
Total	150	100.0

Figura 7*Porcentaje del espacio peatonal limpio y bien mantenido*

El 56.7% de los peatones se mostró neutral, mientras que un 34.0% expresó desacuerdo y un 9.3% total desacuerdo. Aunque no predomina una percepción negativa tajante, el 43.3% considera que el mantenimiento y limpieza son insuficientes, reflejando la necesidad de mayor gestión urbana para mantener espacios peatonales agradables.

Tabla 9*El pavimento y mobiliario urbano están en buen estado*

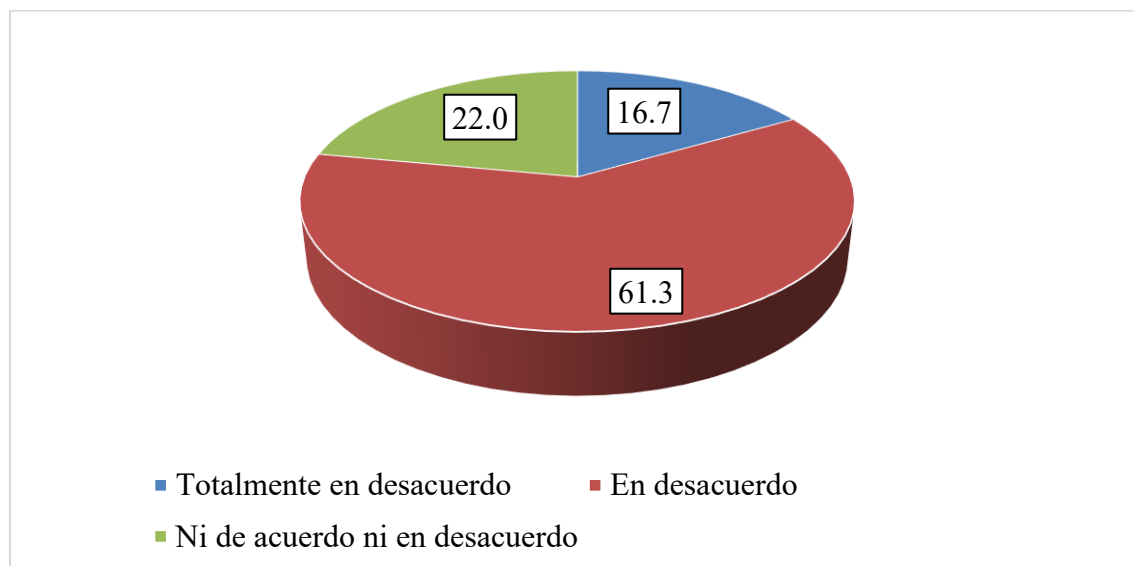
	n	%
Totalmente en desacuerdo	62	41.3
En desacuerdo	59	39.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	29	19.3
Total	150	100.0

Figura 8*Porcentaje del pavimento y mobiliario urbano que están en buen estado*

El 41.3% estuvo totalmente en desacuerdo y un 39.3% en desacuerdo respecto al buen estado del pavimento y mobiliario, mientras que solo un 19.3% fue neutral. En conjunto, el 80.6% percibe deterioro, evidenciando problemas de infraestructura que afectan tanto la estética como la seguridad de los peatones.

Tabla 10*El entorno peatonal resulta cómodo para caminar y descansar*

	n	%
Totalmente en desacuerdo	25	16.7
En desacuerdo	92	61.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	33	22.0
Total	150	100.0

Figura 9*Porcentaje del entorno peatonal que resulta cómodo para caminar y descansar*

El 61.3% y el 16.7% estuvieron en desacuerdo y totalmente en desacuerdo, respectivamente, con que el entorno sea cómodo. Solo un 22.0% fue neutral. Esto significa que el 78.0% no percibe confort en el área, señalando carencias en mobiliario, sombra o espacios de descanso para el peatón.

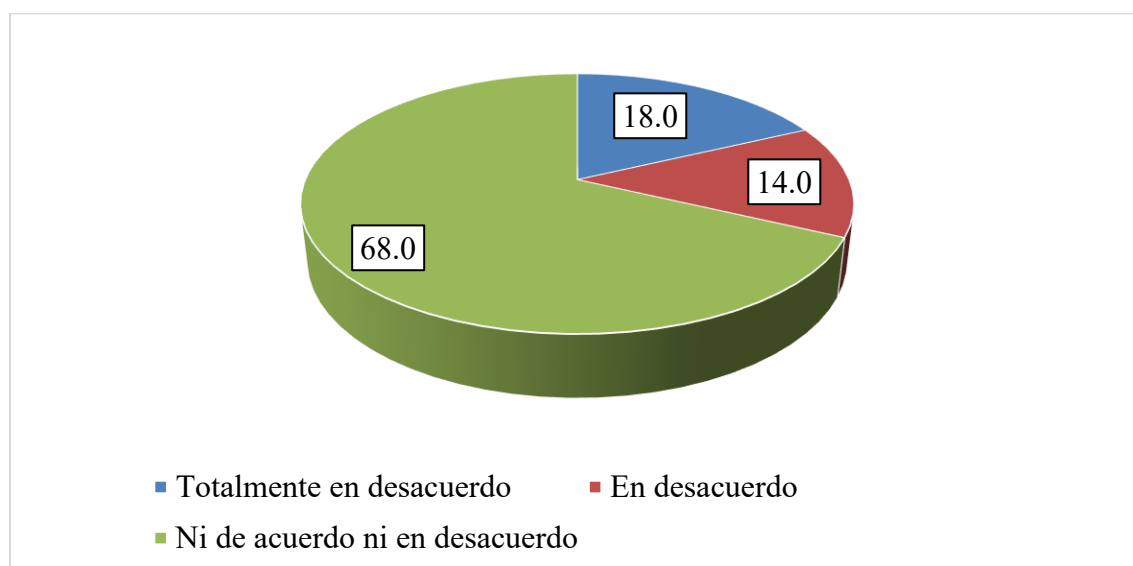
Tabla 11

Prefiero caminar por este tramo que por otros lugares del centro

	n	%
Totalmente en desacuerdo	27	18.0
En desacuerdo	21	14.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	102	68.0
Total	150	100.0

Figura 10

Porcentaje de la preferencia para caminar por ese tramo que por otros lugares del centro



El 68.0% se mostró neutral, mientras que un 18.0% y un 14.0% manifestaron total desacuerdo y desacuerdo. Estos resultados sugieren una indiferencia general hacia la zona peatonal, donde la mayoría no percibe ventajas significativas frente a otros espacios del centro urbano.

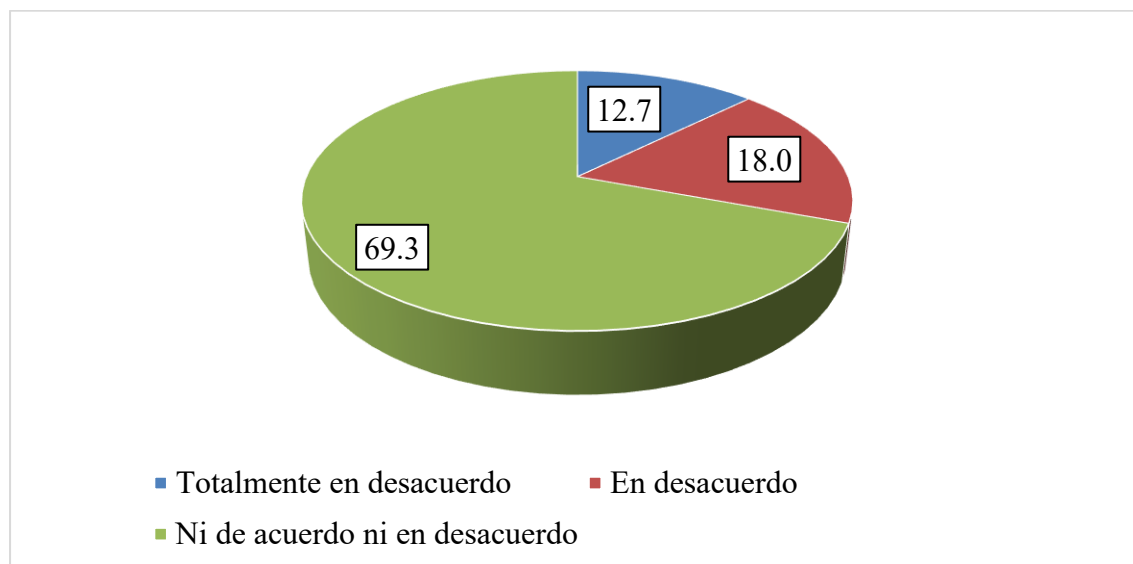
Tabla 12

Considero que la peatonalización ha mejorado la calidad del espacio público

	n	%
Totalmente en desacuerdo	19	12.7
En desacuerdo	27	18.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	104	69.3
Total	150	100.0

Figura 11

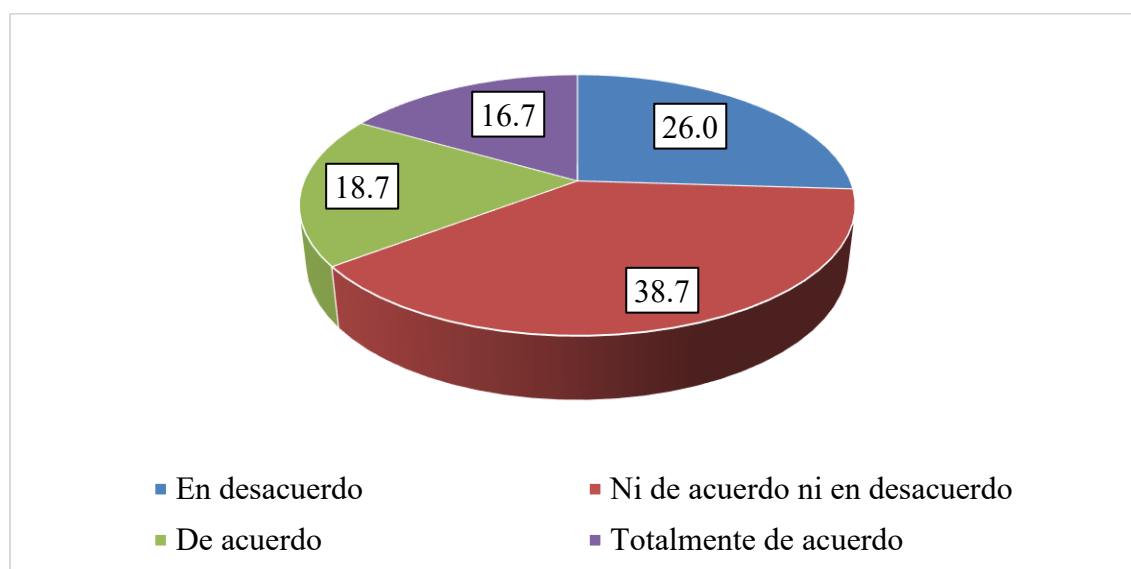
Porcentaje de considera que la peatonalización ha mejorado la calidad del espacio público



El 69.3% fue neutral, mientras que un 18.0% y un 12.7% estuvieron en desacuerdo y total desacuerdo, respectivamente. La ausencia de respuestas positivas indica que la mayoría no percibe mejoras tangibles en la calidad urbana, lo que podría deberse a intervenciones poco notorias o incompletas.

Tabla 13*Estoy satisfecho/a con las mejoras implementadas para los peatones*

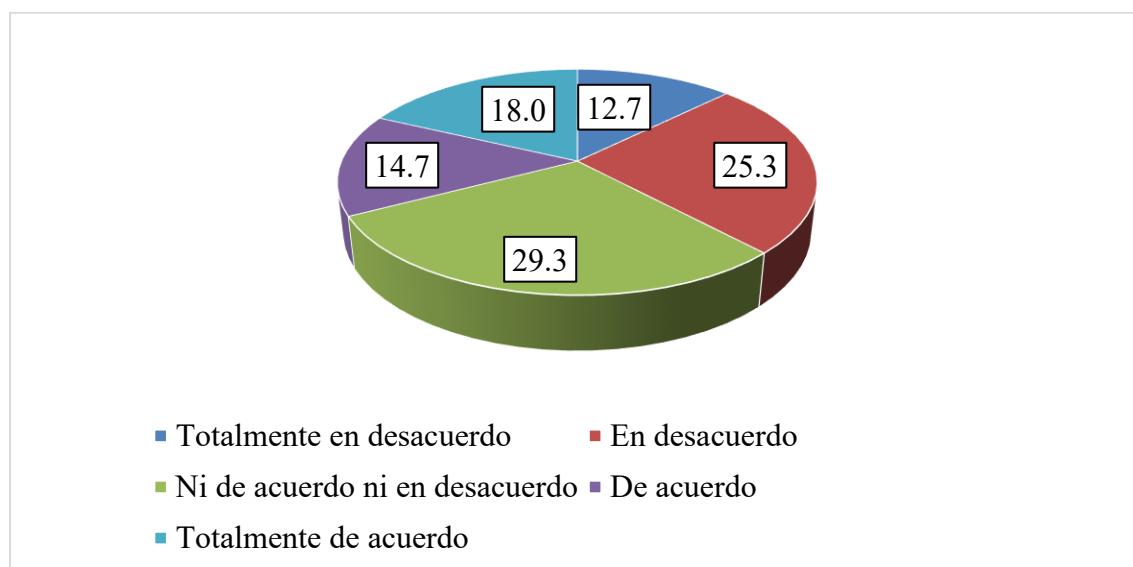
	n	%
En desacuerdo	39	26.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	58	38.7
De acuerdo	28	18.7
Totalmente de acuerdo	25	16.7
Total	150	100.0

Figura 12*Porcentaje de si está satisfecho/a con las mejoras implementadas para los peatones*

Un 38.7% se mostró neutral, mientras que un 26.0% expresó desacuerdo. Sin embargo, un 18.7% estuvo de acuerdo y un 16.7% totalmente de acuerdo, sumando un 35.4% de valoración positiva. Esto refleja una satisfacción moderada pero creciente entre los peatones con las acciones implementadas.

Tabla 14*He notado mayor movimiento comercial en esta zona*

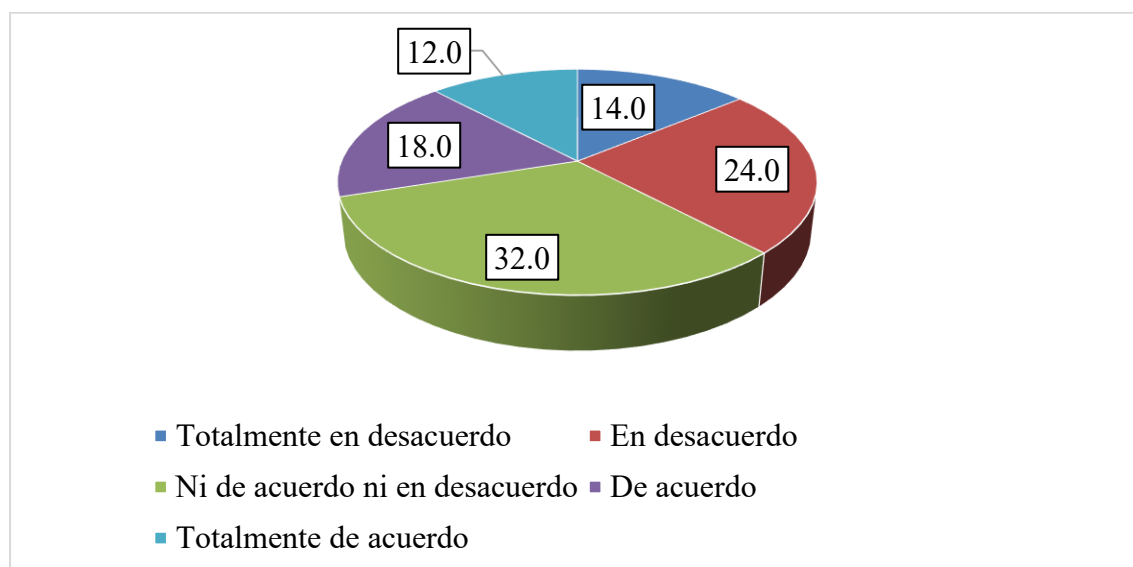
	n	%
Totalmente en desacuerdo	19	12.7
En desacuerdo	38	25.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	44	29.3
De acuerdo	22	14.7
Totalmente de acuerdo	27	18.0
Total	150	100.0

Figura 13*Porcentaje sobre el mayor movimiento comercial en esta zona*

El 29.3% fue neutral, un 25.3% en desacuerdo y un 12.7% totalmente en desacuerdo, mientras que el 32.7% (14.7% de acuerdo y 18.0% totalmente de acuerdo) sí percibe dinamismo comercial. Esto sugiere que cerca de un tercio reconoce cierta revitalización económica, aunque la mayoría aún no nota un cambio significativo.

Tabla 15*La mayoría de los negocios están abiertos y activos*

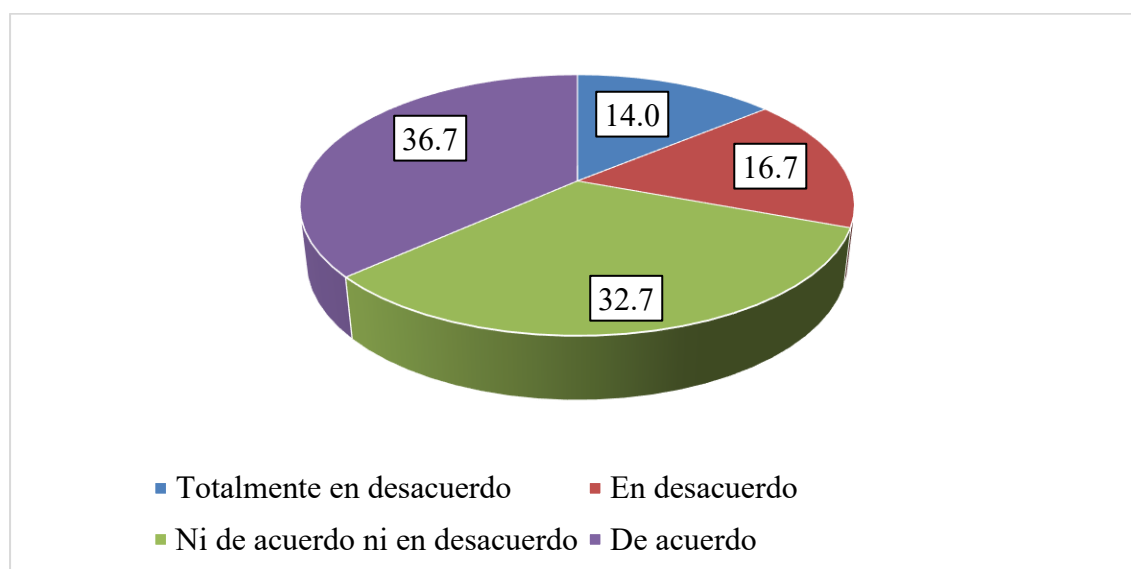
	n	%
Totalmente en desacuerdo	21	14.0
En desacuerdo	36	24.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	48	32.0
De acuerdo	27	18.0
Totalmente de acuerdo	18	12.0
Total	150	100.0

Figura 14*Porcentaje sobre si la mayoría de los negocios están abiertos y activos*

El 32.0% de los peatones fue neutral, un 24.0% en desacuerdo y un 14.0% totalmente en desacuerdo, frente a un 30.0% (18.0% de acuerdo y 12.0% totalmente de acuerdo) que considera los negocios activos. Se evidencia una percepción dividida, con ligera tendencia a la neutralidad y percepción de reactivación parcial.

Tabla 16*Considero que la peatonalización favorece a los comercios*

	n	%
Totalmente en desacuerdo	21	14.0
En desacuerdo	25	16.7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	49	32.7
De acuerdo	55	36.7
Total	150	100.0

Figura 15*Porcentaje sobre si la peatonalización favorece a los comercios*

El 36.7% de los encuestados estuvo de acuerdo y un 32.7% se mantuvo neutral, mientras que un 30.7% expresó desacuerdo o total desacuerdo. Con un 36.7% positivo, se aprecia una tendencia favorable hacia la idea de que la peatonalización puede beneficiar la actividad comercial local.

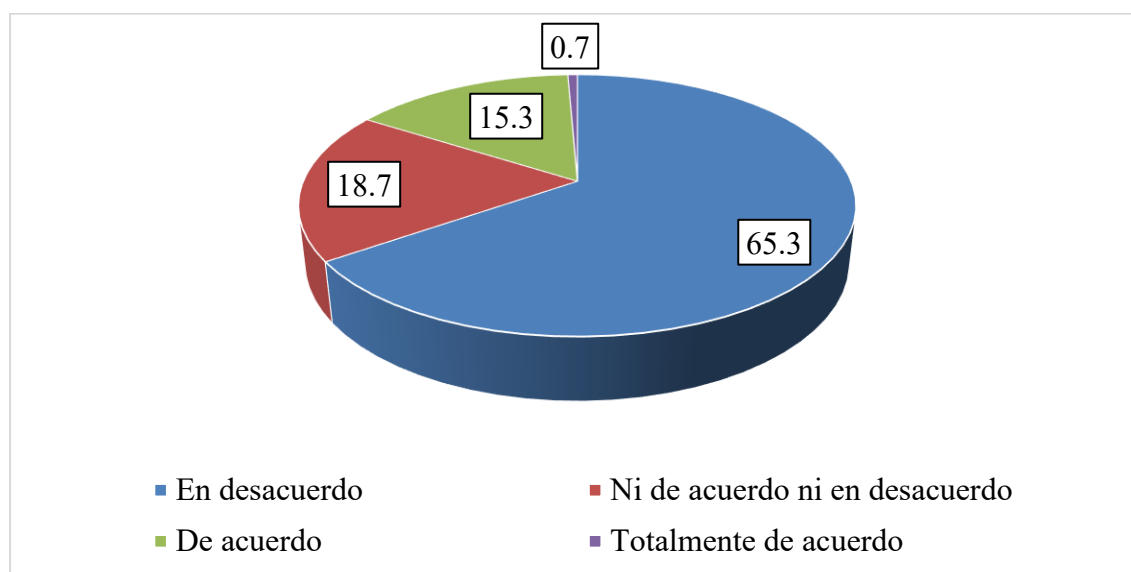
Tabla 17

Se observa una mayor afluencia de peatones en la zona

	n	%
En desacuerdo	98	65.3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	28	18.7
De acuerdo	23	15.3
Totalmente de acuerdo	1	0.7
Total	150	100.0

Figura 16

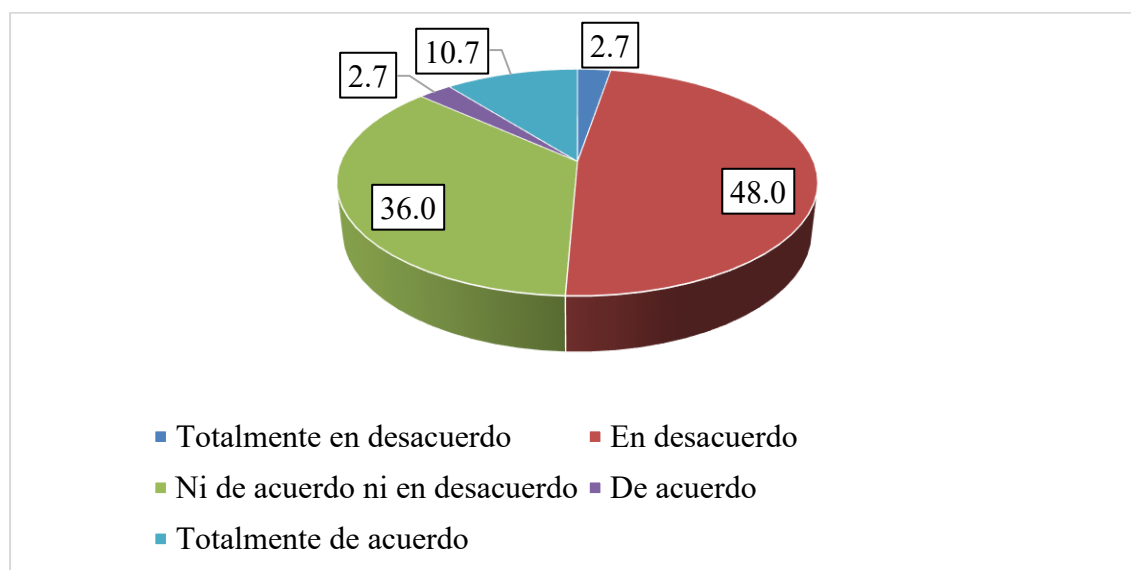
Porcentaje sobre si hay una mayor afluencia de peatones en la zona



El 65.3% manifestó desacuerdo, mientras que solo un 15.3% estuvo de acuerdo y un 0.7% totalmente de acuerdo. Estos datos revelan que el 81.3% no percibe incremento en la afluencia peatonal, lo que refleja que la peatonalización aún no ha logrado atraer más visitantes ni dinamizar el tránsito peatonal.

Tabla 18*Las personas permanecen más tiempo disfrutando del lugar*

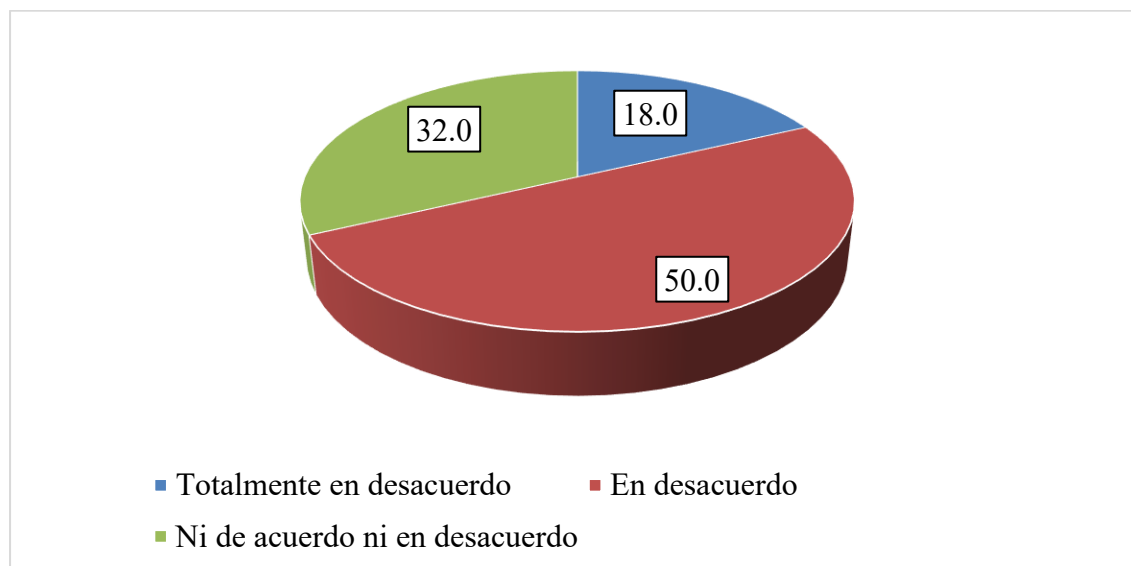
	n	%
Totalmente en desacuerdo	4	2.7
En desacuerdo	72	48.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	54	36.0
De acuerdo	4	2.7
Totalmente de acuerdo	16	10.7
Total	150	100.0

Figura 17*Porcentaje de la permanencia de disfrutar mayor tiempo del lugar*

El 48.0% de los encuestados estuvo en desacuerdo y un 36.0% se mantuvo neutral, mientras que solo un 13.4% expresó acuerdo. Esto muestra que el 84.0% no percibe una mayor permanencia de las personas, indicando que el espacio aún no invita al descanso ni al disfrute social.

Tabla 19*El Jr. General Prado se percibe más activo y con vida urbana*

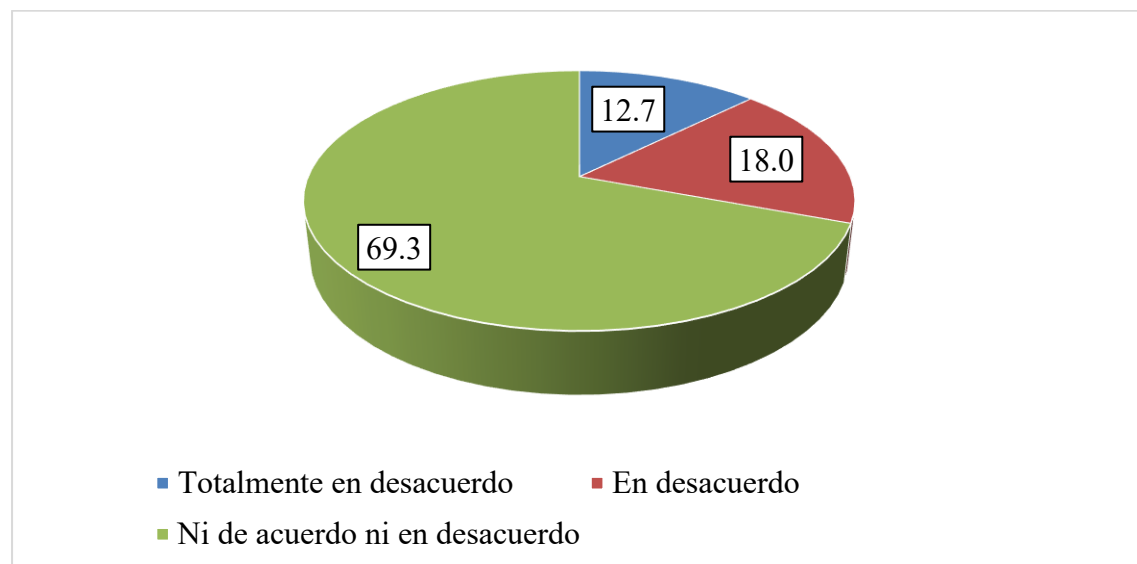
	n	%
Totalmente en desacuerdo	27	18.0
En desacuerdo	75	50.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	48	32.0
Total	150	100.0

Figura 18*Porcentaje respecto si el Jr. General Prado se percibe más activo y con vida urbana*

La mitad de los encuestados (50.0%) estuvo en desacuerdo, mientras que un 32.0% se mantuvo neutral y un 18.0% totalmente en desacuerdo. En total, el 68.0% no percibe un entorno más dinámico, lo que sugiere que las intervenciones urbanas no han generado aún una sensación de vitalidad o actividad constante.

Tabla 20*Caminar por este espacio me resulta tranquilo y seguro*

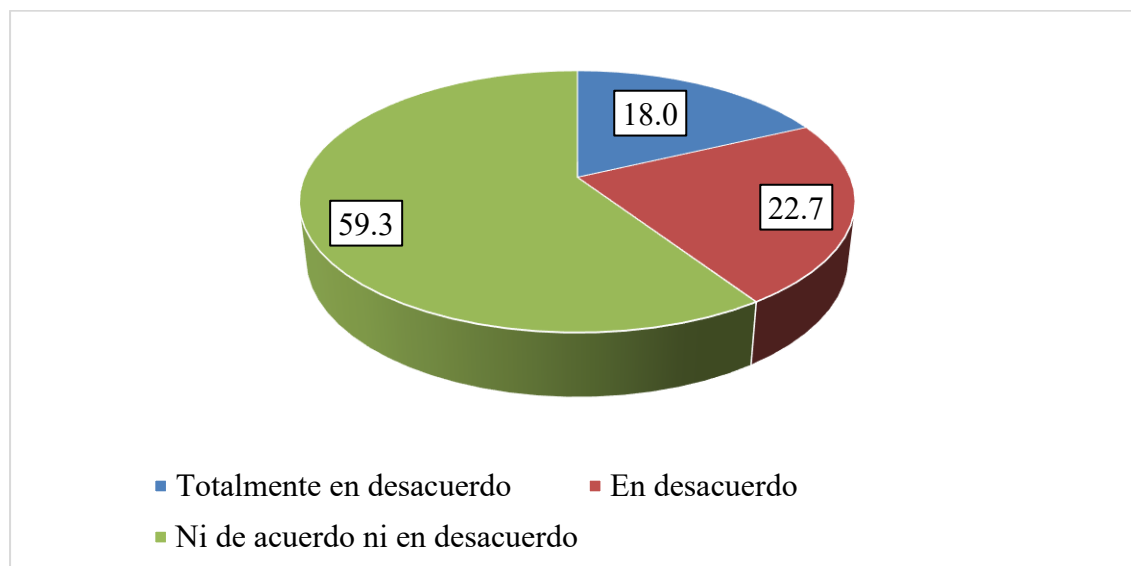
	n	%
Totalmente en desacuerdo	19	12.7
En desacuerdo	27	18.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	104	69.3
Total	150	100.0

Figura 19*Porcentaje de caminar por el espacio resulta tranquilo y seguro*

El 69.3% fue neutral, mientras que un 18.0% en desacuerdo y un 12.7% totalmente en desacuerdo. La ausencia de respuestas positivas muestra que la mayoría no percibe tranquilidad ni seguridad suficiente, reflejando una sensación general de indiferencia o desconfianza hacia el entorno.

Tabla 21*Percibo un mayor respeto y orden entre los peatones y vehículos*

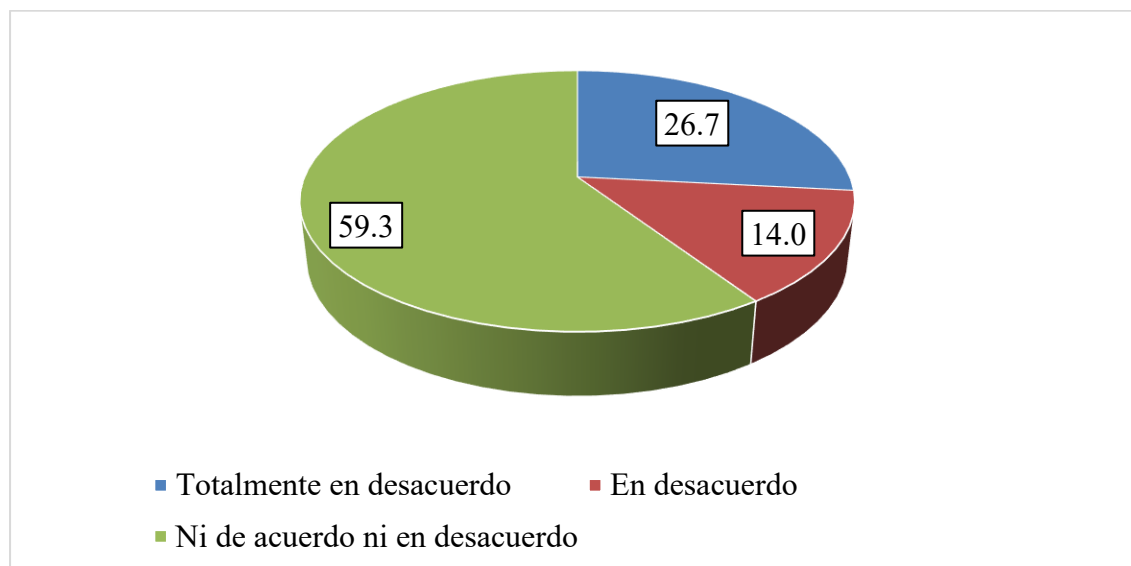
	n	%
Totalmente en desacuerdo	27	18.0
En desacuerdo	34	22.7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	89	59.3
Total	150	100.0

Figura 20*Porcentaje si percibe un mayor respeto y orden entre los peatones y vehículos*

El 59.3% fue neutral, mientras que un 22.7% y 18.0% mostraron desacuerdo y total desacuerdo. La falta de percepciones positivas sugiere que los encuestados no observan mejoras notables en el respeto mutuo entre peatones y conductores, manteniéndose una convivencia poco armónica.

Tabla 22*La convivencia ciudadana ha mejorado en este entorno*

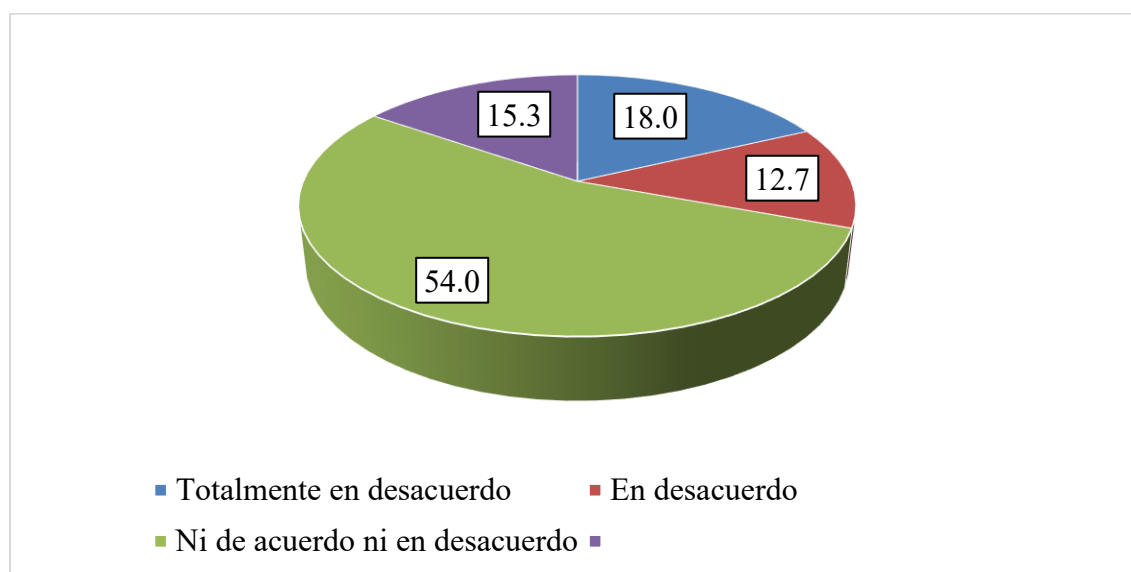
	n	%
Totalmente en desacuerdo	40	26.7
En desacuerdo	21	14.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	89	59.3
Total	150	100.0

Figura 21*Porcentaje si la convivencia ciudadana ha mejorado en este entorno*

El 59.3% se mantuvo neutral, un 26.7% totalmente en desacuerdo y un 14.0% en desacuerdo. Estos resultados reflejan que el 73.3% no percibe mejoras en la convivencia, lo cual evidencia la necesidad de fomentar comportamientos cívicos y actividades comunitarias que fortalezcan la interacción social.

Tabla 23*El aspecto visual del Jr. General Prado ha mejorado*

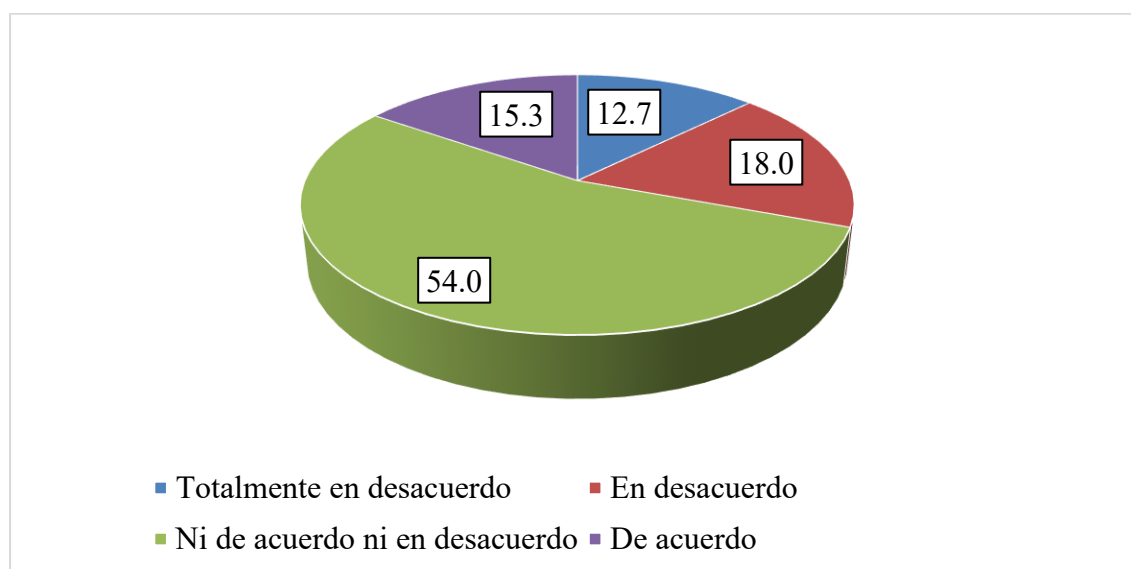
	n	%
Totalmente en desacuerdo	27	18.0
En desacuerdo	19	12.7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	81	54.0
De acuerdo	23	15.3
Total	150	100.0

Figura 22*Porcentaje sobre el aspecto visual del Jr. General Prado ha mejorado*

El 54.0% se mostró neutral, un 18.0% totalmente en desacuerdo, un 12.7% en desacuerdo y un 15.3% de acuerdo. Esto indica que el 84.7% no percibe cambios visuales significativos, lo que sugiere intervenciones estéticas poco notorias o falta de mantenimiento continuo.

Tabla 24*El lugar es más agradable para pasear o descansar*

	n	%
Totalmente en desacuerdo	19	12.7
En desacuerdo	27	18.0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	81	54.0
De acuerdo	23	15.3
Total	150	100.0

Figura 23*Porcentaje si el lugar es más agradable para pasear o descansar*

El 54.0% fue neutral, mientras que un 30.7% manifestó desacuerdo o total desacuerdo. Solo un 15.3% percibe agrado al transitar o descansar en el lugar. En síntesis, más del 80% no experimenta una mejora sustancial en el confort urbano o la calidad del espacio público.

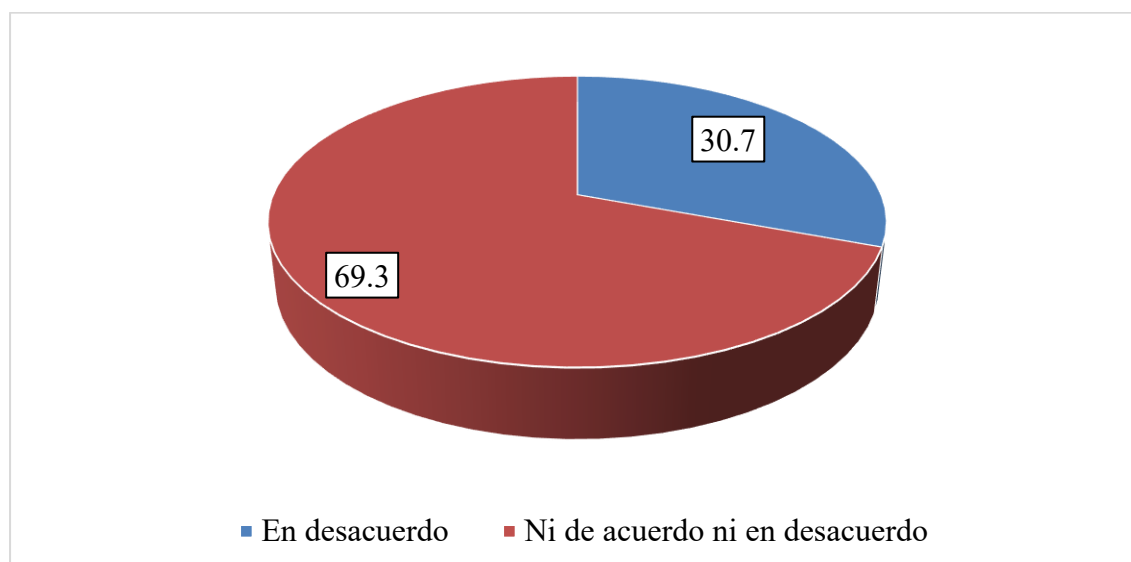
Tabla 25

La zona peatonal se ha convertido en un punto de referencia positivo

	n	%
En desacuerdo	46	30.7
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	104	69.3
Total	150	100.0

Figura 24

Porcentaje sobre si la zona peatonal se ha convertido en un punto de referencia positivo



El 69.3% se mostró neutral y un 30.7% en desacuerdo. La ausencia total de respuestas positivas refleja que la peatonalización aún no se consolida como un referente urbano valorado, lo que evidencia la necesidad de fortalecer su identidad y atractivo dentro del contexto del centro de Huánuco.

4.2. Resultados inferenciales

4.2.1. Prueba de Normalidad

Tabla 26

Normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Peatonalización	0.345	150	0.000
Accesibilidad y diseño	0.206	150	0.000
Seguridad peatonal	0.172	150	0.000
Confort y mantenimiento	0.389	150	0.000
Aceptación y satisfacción	0.315	150	0.000
Revitalización Urbana	0.310	150	0.000
Actividad económica percibida	0.192	150	0.000
Vitalidad y uso del espacio	0.203	150	0.000
Seguridad y convivencia	0.372	150	0.000
Imagen urbana y atractivo	0.358	150	0.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

En la tabla 25 se muestra la aplicación de la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov^a, dado que el tamaño de la muestra fue mayor a 50 participantes ($n = 150$); por otro lado, para determinar el coeficiente de correlación y saber la distribución de los datos se tuvo en cuenta lo siguiente:

Criterio general:

Si el valor Sig. (p) es mayor a 0.05, se acepta la normalidad (los datos se distribuyen normalmente).

Si el valor Sig. (p) es menor a 0.05, se rechaza la normalidad (los datos no son normales).

Los resultados mostraron valores de significancia inferiores a 0.05 en la mayoría de la variable y sus dimensiones, lo que indica que los datos no presentan una distribución normal. En consecuencia, se optó por emplear la prueba no paramétrica de correlación de Spearman (rho) para determinar la relación entre las variables del estudio.

4.2.2. Pruebas de hipótesis

Hipótesis general

Ha: Existe una relación significativa entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.

Ho: No existe una relación significativa entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.

Tabla 27

Análisis correlacional entre la Peatonalización y Revitalización Urbana

		Revitalización Urbana
Peatonalización	Rho de Spearman	,673**
	p	0.000
	N	150

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

El valor de significancia obtenido fue $p = ,000$, el cual es menor al nivel de significancia de 0.01, lo que indica que la relación entre las variables es estadísticamente significativa. El coeficiente de correlación de Spearman fue $\rho = ,673$, evidenciando una correlación positiva alta entre la peatonalización y la revitalización urbana; es decir, a mayor grado de peatonalización, mayor es la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General

Prado de Huánuco; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a), confirmando que existe una relación significativa entre ambas variables.

Hipótesis específica 1

H_a : Existe una relación significativa entre la accesibilidad y el diseño peatonal y la actividad económica percibida en el jirón General Prado.

H_0 : No existe una relación significativa entre la accesibilidad y el diseño peatonal y la actividad económica percibida en el jirón General Prado.

Tabla 28

Análisis correlacional entre la Accesibilidad y diseño y Actividad económica percibida

		Actividad económica percibida
Rho de Spearman		,723**
Accesibilidad y diseño	p	0.000
	N	150

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

El valor de significancia obtenido fue $p = ,000$, siendo menor al nivel de significancia de 0.01, lo que demuestra que la relación entre las variables es estadísticamente significativa. El coeficiente de correlación de Spearman fue $\rho = ,723$, lo que indica una correlación positiva alta entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida en el jirón General Prado; es decir, mejores condiciones de accesibilidad y diseño favorecen una mayor percepción de dinamismo económico; por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a), confirmando que existe una relación significativa entre ambas variables.

Hipótesis específica 2

Ha: Existe una relación significativa entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado.

Ho: No existe una relación significativa entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado.

Tabla 29

Análisis correlacional entre la seguridad peatonal y vitalidad y uso del espacio

		Vitalidad y uso del espacio
Seguridad peatonal	Rho de Spearman	,692**
	p	0.000
	N	150

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

El valor de significancia obtenido fue $p = ,000$, menor al nivel de significancia de 0.01, lo que evidencia que la relación entre las variables es estadísticamente significativa. El coeficiente de correlación de Spearman fue $\rho = ,692$, indicando una correlación positiva alta entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado. Esto significa que, a mayor seguridad peatonal, mayor es la vitalidad y el uso del espacio público; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a), confirmando la existencia de una relación significativa entre ambas variables.

Hipótesis específica 3

Ha: Existe una relación significativa entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal y la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado

Ho: No existe una relación significativa entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal y la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado

Tabla 30

Análisis correlacional entre la Confort y mantenimiento y Seguridad y convivencia

		Seguridad y convivencia
Rho de Spearman		,615**
Confort y mantenimiento	p	0.000
	N	150

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

El valor de significancia fue $p = ,000$, siendo menor al nivel de 0.01, lo que demuestra que la relación entre las variables es estadísticamente significativa. El coeficiente de correlación de Spearman fue $\rho = ,615$, lo cual indica una correlación positiva moderada a alta entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado. En otras palabras, mejores condiciones de confort y mantenimiento se asocian con una mayor percepción de seguridad y convivencia; por consiguiente, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a), verificando que existe una relación significativa entre ambas variables.

Hipótesis específica 4

Ha: Existe una relación significativa entre la aceptación y satisfacción de los peatones y la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.

Ho: No existe una relación significativa entre la aceptación y satisfacción de los peatones y la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.

Tabla 31

Análisis correlacional entre la Aceptación y satisfacción e Imagen urbana y atractivo

		Imagen urbana y atractivo
Rho de Spearman		,817**
Aceptación y satisfacción	p	0.000
	N	150

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

El valor de significancia obtenido fue $p = ,000$, el cual es menor al nivel de significancia de 0.01, indicando que la relación entre las variables es estadísticamente significativa. El coeficiente de correlación de Spearman fue $\rho = ,817$, lo que representa una correlación positiva muy alta entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado. Esto significa que, a mayor aceptación y satisfacción de los peatones, mayor es la percepción positiva de la imagen urbana y su atractivo; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a), confirmando la existencia de una relación significativa fuerte entre ambas variables.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El análisis global de los resultados evidenció una relación estadísticamente significativa entre la peatonalización y la revitalización urbana ($p = ,000$; $\rho = ,673$), lo que confirma que, a mayor grado de intervención peatonal, mayor es el proceso de regeneración urbana en el jirón General Prado. Este hallazgo concuerda con lo planteado por Alfaro et al. (2023), quienes demostraron que la peatonalización de la Calle del Medio en Cusco generó mejoras físicas (56 %), económicas (55 %) y sociales (56 %), evidenciando la humanización del espacio urbano; de igual modo, Vigil et al. (2024) hallaron en el centro de Piura una correlación moderada ($R = 0.680$; $R^2 = 0.4624$) entre la calidad del espacio público y la movilidad peatonal, mientras que Brownrigg et al. (2023) en Madrid verificaron que las intervenciones permanentes incrementaron la satisfacción ciudadana y la movilidad activa. En conjunto, los resultados respaldan que la peatonalización constituye una estrategia eficaz para promover la revitalización urbana, fomentando tanto la actividad económica como la cohesión social y la sostenibilidad del entorno.

Los resultados del primer objetivo mostraron una correlación positiva alta entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida ($p = ,000$; $\rho = ,723$), lo cual sugiere que un entorno accesible y funcional potencia la dinamización comercial y la percepción de prosperidad local. Este comportamiento es coherente con Yoshimura et al. (2021), quienes, mediante un modelo cuasi experimental (DID y PSM), demostraron que los comercios en zonas peatonales españolas incrementaron sus ventas, sobre todo en cafés y restaurantes, debido a la densidad y diversidad comercial; de manera similar, Escalante (2022) identificó que la transitabilidad y el diseño peatonal influyen directamente en la recuperación de la imagen urbana de Chiclayo, incluso frente a deficiencias en infraestructura y mobiliario; asimismo, Wong et al. (2024) en Singapur plantearon que, pese a caídas iniciales del 80 % en ventas, la aceptación ciudadana aumentó por mejoras en accesibilidad y seguridad,

proponiendo el marco AUDIT (Accesibilidad, Uso, Densidad) como mitigador de impactos económicos. En el caso del jirón General Prado, estos resultados corroboran que la mejora del diseño y la accesibilidad peatonal favorece significativamente la reactivación económica y la percepción positiva del entorno urbano.

En el segundo objetivo se obtuvo una correlación positiva alta entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público ($p = ,000$; $\rho = ,692$), lo que evidencia que la percepción de seguridad incentiva el uso continuo del espacio y fortalece la interacción social. Estos resultados son consistentes con los de Chávez (2022), quien determinó una influencia significativa ($p = 0.000$; Nagelkerke = 0.356) de la peatonalización sobre la habitabilidad urbana del Centro Histórico de Lima, demostrando que la seguridad y el control vehicular incrementan la apropiación ciudadana del espacio; en la misma línea, Kim et al. (2021) en Seúl encontraron que la percepción positiva del aire duplicó la satisfacción peatonal, mientras que el ruido la redujo, destacando la importancia de las condiciones ambientales seguras. A su vez, Ge et al. (2023) mostraron un aumento del grado de separación peatón-vehículo de 0.418 a 0.604 en centros urbanos del Reino Unido, lo que mejoró la movilidad y seguridad. En el contexto de Huánuco, la evidencia sugiere que la reducción de riesgos vehiculares y la implementación de entornos seguros son factores esenciales para promover la vitalidad del jirón General Prado y consolidar su carácter de espacio público activo.

Respecto al tercer objetivo, se halló una correlación positiva moderada-alta entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana ($p = ,000$; $\rho = ,615$), indicando que un entorno limpio, mantenido y cómodo favorece la percepción de bienestar y la interacción social. Este resultado guarda relación con el estudio de Esquivel (2024) en el jirón Pizarro de Trujillo, donde las mediciones de confort térmico (PET y SVF) evidenciaron que el mantenimiento urbano y la sombra tienen mayor incidencia perceptiva que los factores microclimáticos; asimismo, More (2022) en Talara determinó que

una mayor funcionalidad urbana reduce la necesidad de estrategias sociales y ambientales adicionales, enfatizando el valor del mantenimiento en la sostenibilidad urbana. De este modo, en el jirón General Prado, las condiciones de confort derivadas de una adecuada pavimentación, arborización, mobiliario y limpieza influyen en la convivencia y seguridad ciudadana, fortaleciendo el sentido de pertenencia y cuidado del espacio urbano.

Finalmente, los resultados del cuarto objetivo evidenciaron una correlación positiva muy alta entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado ($p = ,000$; $\rho = ,817$), lo que refleja que la percepción estética y simbólica del entorno depende en gran medida de la experiencia del usuario. Este resultado coincide con Brownrigg et al. (2023), quienes reportaron que dos tercios de los ciudadanos madrileños se mostraron satisfechos con la peatonalización, asociando dicha satisfacción con la mejora en movilidad y habitabilidad; asimismo, Kim et al. (2021) demostraron que los espacios con áreas verdes y bajos niveles de ruido incrementan significativamente la satisfacción urbana, mientras que Ge et al. (2023) afirmaron que la planificación peatonal sostenida refuerza la imagen y seguridad del espacio público. En consecuencia, los resultados en Huánuco ratifican que la satisfacción y aceptación peatonal son indicadores centrales de revitalización urbana, ya que reflejan la calidad funcional, estética y emocional del entorno, consolidando la imagen positiva del jirón General Prado como eje urbano representativo.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1. Se concluye que existe una relación significativa y positiva alta entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de Huánuco, de mostrándose que el proceso de peatonalización contribuye directamente a dinamizar el espacio urbano, generando entornos más accesibles, seguros, atractivos y funcionales para los ciudadanos.
- 6.2. Se concluye que hay una correlación positiva alta entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida, evidenciándose que cuando las veredas, cruces y señalización están bien diseñados, los peatones se desplazan con comodidad y seguridad, lo que aumenta el flujo peatonal y favorece la actividad comercial local.
- 6.3. Se concluye que hay una correlación positiva alta entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público, demostrándose que los peatones tienden a utilizar con mayor frecuencia los espacios urbanos cuando se sienten seguros, lo cual incrementa la interacción social y el dinamismo urbano.
- 6.4. Se concluye que hay una correlación positiva moderada a alta entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana, implicando que, en un entorno limpio, ordenado y confortable promueve comportamientos cívicos, respeto y sentido de pertenencia entre los usuarios.
- 6.5. Se concluye que, hay una correlación positiva muy alta entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado, reflejándose un entorno estéticamente cuidado, con identidad y armonía visual, logra generar una mayor satisfacción y orgullo urbano entre los ciudadanos.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1. Se recomienda a la municipalidad y autoridades urbanas fortalecer las políticas de peatonalización mediante la mejora de la infraestructura, la priorización del peatón y la planificación participativa, con el fin de consolidar un modelo de revitalización urbana sostenible y centrada en las personas.
- 7.2. Se sugiere implementar mejoras en el diseño peatonal, como veredas amplias, señalización clara y mobiliario urbano adecuado, para estimular el tránsito peatonal y fortalecer la reactivación económica de los comercios ubicados en el jirón General Prado.
- 7.3. Se sugiere fortalecer la seguridad vial y ciudadana, instalando iluminación eficiente, cámaras de vigilancia, reductores de velocidad y presencia policial constante, para fomentar la apropiación y vitalidad del espacio público.
- 7.4. Se recomienda realizar mantenimientos periódicos del espacio público, incluyendo limpieza, arborización, mobiliario adecuado y zonas de descanso, para potenciar la convivencia y la percepción de seguridad entre los peatones.
- 7.5. Se recomienda potenciar la identidad visual del jirón General Prado mediante el embellecimiento urbano (fachada, áreas verdes, arte público y mobiliario coherente), fortaleciendo su atractivo turístico y valor simbólico como espacio representativo de la ciudad de Huánuco.

VIII. REFERENCIAS

- Abusaada, H. y Elshater, A. (2024). Deciphering synonyms in pedestrianization research: A numerical analysis and a summative approach. *Urban Science*, 8(2), 45. <https://doi.org/10.3390/urbansci8020045>
- Aceves, C., Ekambaram, K., Rey, J. y Rizo, L. (2020). The role of perceived pedestrian safety on designing safer built environments. *Traffic injury prevention*, 21(1), 84-S89. <https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1812062>
- Aguado, V. (2023). El espacio público como bien común. Seguridad y convivencia ciudadana. *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 9(1), 61–72. <https://seguridadinternacional.es/resi/html/el-espacio-publico-como-bien-comun-seguridad-y-convivencia-ciudadana/>
- Alfaro, C., Corahua, J., Cavero, E., Bernal, Y., Espetia, H. y Pezúa, R. (2023). Estudio del proceso de peatonalización de los ambientes urbanos en el Centro Histórico del Cusco: Caso de la calle del medio. *Devenir - Revista De Estudios Sobre Patrimonio Edificado*, 10(19). <https://revistas.uni.edu.pe/index.php/devenir/article/view/866>
- Andersen, H., Fitch, D. y Handy, S. (2023). Were COVID pedestrian streets good for business? Evidence from interviews and surveys from across the US. *Journal of Transport and Land Use*, 16(1), 163–188. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2023.2251>
- Balsas, C. (2024). Urban revitalization in small cities across the Atlantic Ocean. *Sustainability*, 16(2), 639. <https://doi.org/10.3390/su16020639>
- Barón, L., Costa, J., Soares, F., Faria, S., Jacques, M. y Freitas, E. (2021). Effect of built environment factors on pedestrian safety in Portuguese urban areas. *Applied System Innovation*, 4(2), 28. <https://doi.org/10.3390/asi4020028>

- Bishaw, T., Dolebo, G. y Singh, R. (2024). Evaluating pedestrian facilities for enhancing pedestrian safety in Addis Ababa city. *Frontiers in Sustainable Cities*, 6. <https://doi.org/10.3389/frsc.2024.1412885>
- Boussaidi, K., Djaghrouri, D., Benabbas, M. y Altan, H. (2023). Assessment of outdoor thermal comfort in urban public space, during the hottest period in Annaba City, Algeria. *Sustainability*, 15(15), 11763. <https://doi.org/10.3390/su151511763>
- Brownrigg, M., Monzon, A. y Cortez, A. (2023). Reasons to Pedestrianise Urban Centres: Impact Analysis on Mobility Habits, Liveability and Economic Activities. *Sustainability*, 15(23). <https://doi.org/10.3390/su152316472>
- Buehler, R. y Pucher, J. (2023). Overview of walking rates, walking safety, and government policies to encourage more and safer walking in Europe and North America. *Sustainability*, 15(7), 5719. <https://doi.org/10.3390/su15075719>
- Bueno, J. (2021). Public space and identity. Three scenarios of interpretation in the contemporary city. *Estoa. Journal of the Faculty of Architecture and Urbanism*, 10(19), 161–169. <https://doi.org/10.18537/est.v010.n019.a14>
- Campos, C. (2025). Gentrificación, revitalización urbana y equidad social: desafíos y soluciones. *Revista Brasileña de Desarrollo*, 11 (2), e77293. <https://doi.org/10.34117/bjdv11n2-010>
- Capitanio, M. (2019). Attractive streetscape making pedestrians walk longer routes: The case of Kunitachi in Tokyo. *Journal of Architecture and Urbanism*, 43(2), 131-137. <https://doi.org/10.3846/jau.2019.10359>
- Carrasco, C., Rivera M., Acosta L., David B. y Lazo M. (2022). Potenciales implicaciones en la aplicación metodológica del Design Thinking en procesos de diseño urbano. Análisis desde la experiencia del diseñador. *Revista de Urbanismo*, (46), 75–94. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.61159>

- Castillo, R. (2024). La ley de desarrollo urbano sostenible, la renovación urbana y la regeneración urbana en el Perú: reflexiones y aportes. *Paideia XXI*, 14(1), 205-233. <https://doi.org/10.31381/paideiaxxi.v14i1.6444>
- Chang, J. y Lin, C. (2022). Establishing urban revitalization and regional development strategies with consideration of urban stakeholders based on the ISA-NRM approach. *Sustainability*, 14(12), 7230. <https://doi.org/10.3390/su14127230>
- Chauca, A. y Valdivia, A. (2022). La calidad del espacio público y las actividades urbanas. Un análisis de casos entre la Residencial La Muralla y UV3, Lima, Perú. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14, 29. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu14.cepa>
- Chávez, R. (2022). *Peatonalización del Centro Histórico de Lima y su incidencia en la percepción de la habitabilidad urbana, 2021* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Digital Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/90070>
- Chen, S., Lin, S., Yao, Y. y Zhou, X. (2024). Urban public space safety perception and the influence of the built environment from a female perspective: Combining Street view data and deep learning. *Land*, 13(12), 2108. <https://doi.org/10.3390/land13122108>
- Chirinos, M. (2025). Respeto al peatón en el espacio urbano: análisis socio-jurídico comparado entre Perú y España. *Zenodo*. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15927417>
- Diario Oficial El Peruano (28 de enero de 2023). *Revitalizar el Centro Histórico considera promoción de viviendas, hoteles, cafés y librerías*. <https://www.elperuano.pe/noticia/203214-revitalizar-el-centro-historico-considera-promocion-de-viviendas-hoteles-cafes-y-librerias>
- Díez, R. (2025). Events and festivals as strategic tools for understanding and assessing the symbolic reconfiguration of the world urban system. *Urban Science*, 9(6), 223. <https://doi.org/10.3390/urbansci9060223>

- Egger, T. y Palacio, M. (28 de septiembre de 2020). *Peatonalización para la salud ciudadana: metodologías participativas y experimentales del piloto en urbanismo táctico Rionegro Calle Consciente*. Sitio web del Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/peatonalizacion-para-la-salud-ciudadana-metodologias-participativas-y-experimentales-del-piloto-en-urbanismo-tactico-rionegro-calle-consciente/>
- El Peruano. (28 de enero de 2023). Revitalizar el Centro Histórico considera promoción de viviendas, hoteles, cafés y librerías. Diario El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/203214-revitalizar-el-centro-historico-considera-promocion-de-viviendas-hoteles-cafes-y-librerias>
- Escalante, R. (2022). *Factores de diseño de transitabilidad peatonal para influir en la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de Chiclayo* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Digital Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/80180>
- Esquivel, E. (2024). *El cañón urbano y su influencia en el confort térmico del corredor peatonal del jirón Pizarro en el centro histórico de Trujillo, La Libertad, 2021* [Tesis de maestría, Universidad Ricardo Palma]. Repositorio URP. <https://repositorio.urp.edu.pe/entities/publication/781b8d1d-8b91-48da-b2f2-ed323f7cd271>
- Garau, C. y Annunziata, A. (2022). A method for assessing the vitality potential of urban areas: The case study of the Metropolitan City of Cagliari, Italy. *City, Territory and Architecture*, 9, 7. <https://doi.org/10.1186/s40410-022-00153-6>
- García, S. (2022). La dualidad del espacio público urbano contemporáneo. *Arbor*, 198(805). <https://doi.org/10.3989/arbor.2022.805004>

- Ge, T., Hou, W. y Xiao, Y. (2023). Study on the regeneration of city centre spatial structure pedestrianisation based on space syntax: Case study on 21 city centres in the UK. *Land*, 12(6). <https://doi.org/10.3390/land12061183>
- Grabiec, A., Łacka, A. y Wiza, W. (2022). Material, functional, and aesthetic solutions for urban furniture in public spaces. *Sustainability*, 14(23), 16211. <https://doi.org/10.3390/su142316211>
- Hadi, M., Martel, P., Huayta, F., Rojas, C. y Arias, J. (2023). *Metodología de la investigación: Guía para el proyecto de tesis*. Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú S.A.C. <https://doi.org/10.35622/inudi.b.073>
- Hernández, G., Guadarrama, C. y Díaz, A. (2024). Estimación de la iluminancia que contribuye a la contaminación lumínica en el Centro Histórico de la Ciudad de México. *Pädi Boletín Científico de Ciencias Básicas e Ingenierías del ICBI*, 12(Especial3), 82–91. <https://doi.org/10.29057/icbi.v12iEspecial3.13373>
- Hernández, M. (2022). Revitalización de espacios públicos periféricos a través del deporte en las ciudades de Xalapa y Veracruz-México. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14, 22. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvul4.repp>
- Hernández, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill Education.
- Hu, H., Yan, J., Wang, B. y Sun, X. (2025). Evaluation of comprehensive vitality of Shanghai's commercial centers using multi-dimensional geospatial big data. *Scientific Reports*, 15, 22060. <https://www.nature.com/articles/s41598-025-95594-7>
- Instituto Nacional de Cultura (23 de diciembre 1999). *Relación de monumentos históricos del Perú*. <https://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/77>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (1 de diciembre de 2022). *Perú: proyección de oblación total según departamento, provincia y distrito, 2018 al 2022*.

INEI.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3624028/Per%C3%BA%3A%20Proyecciones%20de%20Poblaci%C3%B3n%20Total%20seg%C3%BA%20Departamento%20C%20Provincia%20y%20Distrito%20C%202018-2022.pdf?v=1701294767>

Jin, L., Lu, W. y Sun, P. (2022). Preference for street environment based on route choice behavior while walking. *Frontiers in Public Health*, 10. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.880251>

Kim, U., Lee, J. y He, S. (2021). Pedestrianization impacts on air quality perceptions and environment satisfaction: The case of regenerated streets in downtown Seoul. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(19). <https://doi.org/10.3390/ijerph181910225>

Kyriakidis, C., Chatziioannou, I., Iliadis, F., Nikitas, A. y Bakogiannis, E. (2023). Evaluating the public acceptance of sustainable mobility interventions responding to Covid-19: The case of the Great Walk of Athens and the importance of citizen engagement. *Cities*, 132. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103966>

Larrain, A. (7 de febrero de 2020). *Cultura y revitalización urbana como socios*. Sitio web del Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cultura-y-revitalizacion-urbana-socios-industrias-culturales-creativas/>

Lazo, M. y Tapia, F. (2023). Análisis de imagen urbana y reflexiones en la forma de diseñarla. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 6976–6989. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4939

Li, J., Wei, H., Yao, Y., Hu, X. y Wang, L. (2021). Contribution modeling on condition evaluation of asphalt pavement using uncertainty measurement and entropy theory. *Advances in Materials Science and Engineering*. 2021(1). <https://doi.org/10.1155/2021/9995926>

- Marjanen, H., Kohijoki, A. y Malmari, M. (2023). Retail vacancies in city centres – causes and consequences: Findings from Turku, Finland. *Architecture and Urban Planning*, 19(1).
<https://doi.org/10.2478/aup-2023-0005>
- Mazzulla, G. y Pirrone, C. (2024). Accessibility Measures: From a Literature Review to a Classification Framework. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 13(12).
<https://doi.org/10.3390/ijgi13120450>
- Ministerio de Cultura. (2024). Estrategia de Revitalización Urbana. Reporte de transparencia del Ministerio de Cultura.
<https://transparencia.cultura.gob.pe/sites/default/files/transparencia/2024/01/resoluciones-ministeriales/rm000008-2024-mc-anexo.pdf>
- Mitropoulos, L., Karolemeas, C., Tsigdinos, S., Vassi, A. y Bakogiannis, E. (2023). A composite index for assessing accessibility in urban areas: A case study in Central Athens, Greece. *Journal of Transport Geography*, 108, 103566.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103566>
- More, S. (2022). *Estrategias de intervención urbana sostenible y su influencia en la revitalización de los espacios públicos de Talara Baja – Piura, 2021* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Digital Institucional UCV.
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/80201>
- Municipalidad de Lima (1 de enero de 2019). *Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035*.
https://aplicativos.munlima.gob.pe/uploads/PlanMaestro/plan_maestro_resumen_ejecutivo.pdf
- Municipalidad Provincial de Huánuco (16 de agosto de 2021). Acuerdo de Consejo 97-2021-MPH/O.

<https://www.munihuanuco.gob.pe/intranetmunihco/archivos/acuerdo%20de%20concejo%20097-2021-o.pdf>

Municipalidad Provincial de Huánuco (27 de agosto de 2021). *Ordenanza Municipal 018-2021-MPHCHO*.

<https://www.munihuanuco.gob.pe/intranetmunihco/archivos/ORDENANZA%20N%C2%B0%20018%20-2021-MPHCO.pdf>

Navarro, I. y Foronda, C. (2024). Medición de las confluencias espaciales en el centro histórico de Sevilla: peatonalización, comercio y turismo. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 56(219), 71–88. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.219.4>

Nello, S., Sancho, C. y Akinci, Z. (2024). Who's afraid of pedestrianisation? Residents' perceptions and preferences on street transformation. *Habitat International*, 150. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2024.103117>

Ochoa, M. (2018). *Gestión integral de residuos: Análisis normativo y herramientas para su implementación*. Editorial Universidad del Rosario.

Ozbil, A., Gurleyen, T., Yesiltepe, D. y Zumbuloglu, E. (2019). Comparative associations of street network design, streetscape attributes and land-use characteristics on pedestrian flows in peripheral neighbourhoods. *International journal of environmental research and public health*, 16(10), 1846. <https://www.mdpi.com/1660-4601/16/10/1846>

Palomino, M. y Jurado, C. (2024). Aproximaciones al concepto de convivencia en el espacio territorial colombiano. *Prospectiva: Revista de Trabajo Social e Intervención Social*, (38). <https://doi.org/10.25100/prts.v0i38.13634>

Paragua, M., Bustamante, N., Norberto, L., Paragua, M. y Paragua, C. (2022). Investigación científica: Formulación de proyectos de investigación y tesis.

- Pereyra, G. (10 de agosto de 2022). *Cambios en el centro histórico: la ansiada peatonalización suma 21 cuadras más*. *Diario El Comercio*. <https://elcomercio.pe/lima/obras/cambios-en-el-centro-historico-la-ansiada-peatonalizacion-suma-21-cuadras-mas-noticia/>
- Philp, S., Dolega, L., Singleton, A. y Green, M. (2022). Archetypes of footfall context: Quantifying temporal variations in retail footfall in relation to micro-location characteristics. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 15(1), 161–187. <https://doi.org/10.1007/s12061-021-09396-1>
- Plat, F. y Fonseca, A. (2025). Complejo Antel Arena: Controversias de un caso de revitalización urbana en Montevideo. *Revista de Geografía Norte Grande*, (90). https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022025000100106
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD (4 de enero de 2023). *Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y desafíos*. https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-06/desarrollo_urbano_celeste_plomizo_baja.pdf
- Reyes, A., Rosas, F. y Pérez, C. (2020). Incidencia de la intervención urbana en el desarrollo turístico del Centro Histórico de Morelia, Michoacán. *Revista de urbanismo*, (42), 105-119. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.52348>
- Ríos, M., Rosales, C., Lorenzo, M., Muinos, G. y Hernández, B. (2021). Influence of perceived environmental quality on the perceived restorativeness of public spaces. *Frontiers in Psychology*, 12. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.644763>
- Rossell, C., Mejia, J. y Jamett, O. (2022). Brecha del servicio de limpieza pública en el distrito del Callao, Perú. *Revista Kawsaypacha: Sociedad Y Medio Ambiente*, (9), 154–172. <https://doi.org/10.18800/kawsaypacha.202201.008>
- Rubio, M. (2022). Gestión de mantenimiento vial y su relación con la satisfacción de los usuarios de Lima Metropolitana, 2022. *Revista de Investigación Científica y*

Tecnológica Alpha Centauri, 4(2) 22–28.

<https://journalalphacentauri.com/index.php/revista/article/view/145/282>

Sánchez, Y., Quesada, A., Marqués, M., Pancorbo, J. y Santos, O. (2022). Análisis funcional de la infraestructura peatonal en el centro histórico de la Ciudad de Matanzas, Cuba.

Infraestructura Vial, 24(43). https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S2215-37052022000100042&script=sci_arttext

Stefanidis, R. y Bartzokas, A. (2024). Pedestrian accessibility analysis of sidewalk-specific networks: Insights from three Latin American central squares. *Sustainability*, 16(21), 9294. <https://doi.org/10.3390/su16219294>

Tajaddini, S., Mahmoudabadi, A., Khalilzadeh, M. y Cerba, O. (2023). Pedestrianization in Historic Districts in terms of Traffic, Urban Development, and Economic Perspective of Sustainable City. *Transactions on Transport Sciences*, 14(3), 43-53. <https://doi.org/10.5507/tots.2023.010>

Vigil, S., Carrasco, R., Duharte, J., y Gregorio, K. (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>

Wong, Y., Poh, R., Koh, L., Xin, Y. y Chng, S. (2023). Evaluating the Impact of Road Pedestrianization on Businesses: A Case Study in Singapore. *International Journal on Smart and Sustainable Cities*, 1(2). <https://doi.org/10.1142/S2972242623400081>

Wood, S., Michaelides, G., Inceoglu, I., Niven, K., Kelleher, A., Hurren, E. y Daniels, K. (2023). Satisfaction with one's job and working at home in the COVID-19 pandemic: A two-wave study. *Applied Psychology*, 72(4), 1409–1429. <https://doi.org/10.1111/apps.12440>

- Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo, J., Zheng, S. y Ratti, C. (2022). Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. *Cities*, 120. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>
- Zhao, Y., van den Berg, P., Ossokina, I. y Arentze, T. (2024). How do urban parks, neighborhood open spaces, and private gardens relate to individuals' subjective well-being: Results of a structural equation model. *Sustainable Cities and Society*, 101, 105094. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.105094>
- Zhou, Q., Zhang, J. y Zhu, Z. (2025). Evaluating urban visual attractiveness perception using multimodal large language model and street view images. *Buildings*, 15(16), 2970. <https://doi.org/10.3390/buildings15162970>

IX. ANEXOS

Anexo A: Matriz de consistencia

Problema	Objetivo	Hipótesis	Variable	Dimensión	Indicadores	Metodología
Problema general ¿Cuál es la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024?	Objetivo general Determinar la relación entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.	Hipótesis general Existe una relación significativa entre la peatonalización y la revitalización urbana en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado de la ciudad de Huánuco, 2024.	Peatonalización	Accesibilidad y diseño	Continuidad de veredas Ancho veredas Cruces accesibles	Tipo: Aplicada. Enfoque: Cuantitativo. Alcance: Correlacional. Diseño: No experimental, transversal. Técnica: Encuesta. Población: 150 peatones que transitan por las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado, en la ciudad de Huánuco. Muestra: 150 peatones mayores de 18 años que transitan de manera habitual por las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado;
Problemas específicos ¿Cuál es la relación entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida en el jirón General Prado? ¿Qué relación existe entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado? ¿Cómo se relacionan el confort y el mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana	Objetivos específicos Analizar la relación entre la accesibilidad y el diseño peatonal con la actividad económica percibida en el jirón General Prado. Identificar la relación entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado. Examinar la relación entre el confort y mantenimiento del espacio peatonal con la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado.	Hipótesis específicas Existe una relación significativa entre la accesibilidad y el diseño peatonal y la actividad económica percibida en el jirón General Prado. Existe una relación significativa entre la seguridad peatonal y la vitalidad o uso del espacio público en las cuadras 8, 9 y 10 del jirón General Prado. Existe una relación significativa entre el confort y mantenimiento del		Seguridad peatonal	Respeto al peatón Iluminación	
				Confort y mantenimiento	Limpieza Estado del pavimento Mobiliario urbano	
				Aceptación y satisfacción	Preferencia Frecuencia de uso Satisfacción general	
			Revitalización urbana	Actividad económica percibida	Movimiento comercial Presencia de negocios activos	
				Vitalidad y uso del espacio	Tiempo de permanencia Eventos Afluencia peatonal	
					Sensación de seguridad	

en el tramo estudiado? ¿Qué relación existe entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado?	Determinar la relación entre la aceptación y satisfacción de los peatones con la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.	espacio peatonal y la seguridad y convivencia ciudadana en el tramo estudiado. Existe una relación significativa entre la aceptación y satisfacción de los peatones y la imagen urbana y el atractivo del jirón General Prado.		Seguridad y convivencia	Respeto y orden	seleccionados mediante muestreo no probabilístico de tipo censal.
				Imagen urbana y atractivo	Limpieza	
					Estética	
					Identidad urbana	

Anexo B: Instrumento de recolección de datos

Cuestionario

Estimado encuestado(a), esta encuesta es anónima y voluntaria sobre la relación entre peatonalización y revitalización urbana en las cuadras 8–10 del Jr. General Prado (Huánuco, 2024); dirigida a mayores de 18 años que hayan estado en la zona en los últimos 3 meses; sus respuestas se usarán solo con fines académicos y se reportarán de forma agregada; marque según su percepción en escala Likert 1–5 (1 = totalmente en desacuerdo, 5 = totalmente de acuerdo); al continuar acepta participar voluntariamente.

Escala de respuesta	Valoración
Totalmente en desacuerdo	1
En desacuerdo	2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3
De Acuerdo	4
Totalmente de Acuerdo	5

Nº	Ítem					
Variable Independiente: Peatonalización		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Accesibilidad y diseño						
1	Las veredas permiten caminar sin interrupciones.					
2	Los cruces peatonales son seguros y accesibles para todos.					
3	La señalización facilita el desplazamiento del peatón.					
Dimensión 2: Seguridad peatonal						
4	Me siento seguro/a caminando por este tramo.					
5	Los vehículos respetan el paso de los peatones.					
6	La iluminación nocturna contribuye a mi seguridad.					
Dimensión 3: Confort y mantenimiento						
7	El espacio peatonal está limpio y bien mantenido.					
8	El pavimento y mobiliario urbano están en buen estado.					

9	El entorno peatonal resulta cómodo para caminar y descansar.					
Dimensión 4: Aceptación y satisfacción						
10	Prefiero caminar por este tramo que por otros lugares del centro.					
11	Considero que la peatonalización ha mejorado la calidad del espacio público.					
12	Estoy satisfecho/a con las mejoras implementadas para los peatones.					
Variable Dependiente: Revitalización Urbana		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Actividad económica percibida						
13	He notado mayor movimiento comercial en esta zona.					
14	La mayoría de los negocios están abiertos y activos.					
15	Considero que la peatonalización favorece a los comercios.					
Dimensión 2: Vitalidad y uso del espacio						
16	Se observa una mayor afluencia de peatones en la zona.					
17	Las personas permanecen más tiempo disfrutando del lugar.					
18	El Jr. General Prado se percibe más activo y con vida urbana.					
Dimensión 3: Seguridad y convivencia						
19	Caminar por este espacio me resulta tranquilo y seguro.					
20	Percibo un mayor respeto y orden entre los peatones y vehículos.					
21	La convivencia ciudadana ha mejorado en este entorno.					
Dimensión 4: Imagen urbana y atractivo						
22	El aspecto visual del Jr. General Prado ha mejorado.					
23	El lugar es más agradable para pasear o descansar.					
24	La zona peatonal se ha convertido en un punto de referencia positivo.					

Muchas gracias por su colaboración...

Anexo C: Confiabilidad del instrumento

La confiabilidad del instrumento de recolección de datos se determinó a través del coeficiente Alfa de Cronbach, indicador que permite evaluar la consistencia interna de los ítems que integran el cuestionario. El análisis estadístico arrojó un valor de 0,889 para un total de 24 ítems, lo que refleja un adecuado nivel de homogeneidad entre las preguntas.

Según los criterios metodológicos aceptados, valores del Alfa de Cronbach superiores a 0,70 evidencian una alta fiabilidad del instrumento. En este sentido, los resultados obtenidos confirman que el cuestionario presenta una elevada coherencia interna, garantizando la estabilidad, precisión y consistencia de la información recolectada, lo cual respalda su pertinencia para el análisis estadístico y la contrastación de las hipótesis del estudio.

Estadísticas de fiabilidad instrumento

Alfa de Cronbach	N de elementos
,889	24

Anexo D: Ficha de Validación de instrumento por juicio de experto



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

Ficha de Validación (Juicio de Experto)

I. DATOS GENERALES

- 1.1. **Apellidos y Nombres:** Sánchez Camargo, Mario Rodolfo
 1.2. **Grado académico:** Magister en Metodología de la Investigación
 1.3. **Cargo e Institución donde labora:** Docente de EUPG-UNFV
 1.4. **Nombre del instrumento motivo de evaluación:** Cuestionario
 1.5. **Título de la Investigación:** RELACION ENTRE LA PEATONALIZACION Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE HUÁNUCO, 2024
 1.6. **Autor(a) del Instrumento:** Emilio Manuel Sara Magino

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.				90%	
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables				90%	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad				90%	
4. Organización	Existe una organización lógica				90%	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
6. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.				90%	
7. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación				90%	
8. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores				90%	
9. Metodología	La formulación responde a la investigación				90%	
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación				90%	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☒ e) Muy buena ☐

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, Mayo de 2025

MG. MARIO RODOLFO SANCHEZ CAMARGO
Código ORCID: 0000-0002-3368-9102



**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**Ficha de Validación
(Juicio de Experto)**

I. DATOS GENERALES

- 1.1. **Apellidos y Nombres:** Zuñiga Díaz, Walter Benjamin
 1.2. **Grado académico:** Magister
 1.3. **Cargo e Institución donde labora:** Docente de EUPG-UNFV
 1.4. **Nombre del instrumento motivo de evaluación:** Cuestionario
 1.5. **Título de la Investigación:** RELACION ENTRE LA PEATONALIZACION Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE HUÁNUCO, 2024
 1.6. **Autor(a) del Instrumento:** Emilio Manuel Sara Magino

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.				90%	
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables				90%	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad				90%	
4. Organización	Existe una organización lógica				90%	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
6. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.				90%	
7. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación				90%	
8. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores				90%	
9. Metodología	La formulación responde a la investigación				90%	
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación				90%	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☒ e) Muy buena ☐

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, Mayo de 2025

MG. WALTER BENJAMÍN ZUÑIGA DÍAZ
 código ORCID: 0000- 0001-6860-7456



**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**Ficha de Validación
(Juicio de Experto)**

I. DATOS GENERALES

- 1.1. **Apellidos y Nombres:** Anicama Flores, Luis Miguel
 1.2. **Grado académico:** Magister
 1.3. **Cargo e Institución donde labora:** Docente EUPG UNFV
 1.4. **Nombre del instrumento motivo de evaluación:** Cuestionario
 1.5. **Título de la Investigación:** RELACION ENTRE LA PEATONALIZACION Y LA REVITALIZACIÓN URBANA EN LAS CUADRAS 8, 9 Y 10 DEL JIRÓN GENERAL PRADO DE LA CIUDAD DE HUÁNUCO, 2024
 1.6. **Autor(a) del Instrumento:** Emilio Manuel Sara Magino

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.					95%
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables					95%
3. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad					95%
4. Organización	Existe una organización lógica					95%
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					95%
6. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.					95%
7. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación					95%
8. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores					95%
9. Metodología	La formulación responde a la investigación					95%
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación					95%

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☐ e) Muy buena ☒

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, Mayo de 2025

MG. ANICAMA FLORES LUIS MIGUEL
 Código ORCID: 0000-0002-0494-3212