

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA



TESIS

---

**ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD DE LOS PEATONES EN EL  
CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO 2019-2021**

---

**Presentado por:**

**Br. GORKI ZEGARRA RICALDE**

**Br. SAMUEL ROBERTO HOLGADO LOAIZA**

**Para optar al Título Profesional de Licenciado en**

**Antropología**

**Asesor:**

**Antrop. JOSE DAVID UGARTE VEGA  
CENTENO**

**Cusco – Perú**

**2024**

## INFORME DE ORIGINALIDAD

(Aprobado por Resolución Nro.CU-303-2020-UNSAAC)

El que suscribe, Asesor del trabajo de investigación/tesis titulada: "ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD DE LOS PEATONES EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO 2019-2021" presentado por: GORKI ZEGARRA RICALDE y SAMUEL ROBERTO HOLGADO LOAIZA con DNI Nro.: 41769592 – 43599926 para optar el título profesional/grado académico de Licenciados en Antropología.

Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 1 vez, mediante el Software Antiplagio, conforme al Art. 6° del *Reglamento para Uso de Sistema Antiplagio de la UNSAAC* y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 9 %.

**Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis**

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No se considera plagio.	X
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las correcciones.	
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes. Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto la primera página del reporte del Sistema Antiplagio.

Cusco, 16 de julio de 2024



Firma

**JOSÉ DAVID UGARTE VEGA CENTENO**  
**DOCENTE PRINCIPAL**  
**DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE ANTROPOLOGÍA Y SOCIOLOGÍA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

Nro. de DNI 23851585

ORCID del Asesor 0000-0003-3817-4594

Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema Antiplagio: oid: 27259: 368640563  
<file:///C:/Users/CAPIRO/Downloads/%E2%80%9CESPACIO%20P%C3%9ABLICO%20Y%20ACCESIBILIDAD%20DE%20LOS%20PEATONES%20EN%20EL%20CENTRO%20HIST%C3%93RICO%20DE%20LA%20CIUDAD%20DEL%20CUSCO%202019-.pdf>



Identificación de reporte de similitud: oid:27259:368640563

NOMBRE DEL TRABAJO

**"ESPACIO PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD D  
E LOS PEATONES EN EL CENTRO HISTÓ  
RICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO 2019-**

AUTOR

**Gorki Zegarra Ricalde Samuel Roberto H  
olgado Loaiza**

RECUESTO DE PALABRAS

**29715 Words**

RECUESTO DE CARACTERES

**166042 Characters**

RECUESTO DE PÁGINAS

**155 Pages**

TAMAÑO DEL ARCHIVO

**19.6MB**

FECHA DE ENTREGA

**Jul 16, 2024 9:31 PM GMT-5**

FECHA DEL INFORME

**Jul 16, 2024 9:33 PM GMT-5****● 9% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos.

- 8% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 5% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

**● Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Material citado
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 12 palabras)

**DEDICATORIA**

*Quiero dedicar este trabajo de investigación a mis padres Blgo. Roberto Holgado Achahui y a mi Sra. Madre Vilma Modesta Loaiza Lima, que han hecho posible todo lo que he conseguido y quienes confiaron y creyeron siempre en mí.*

*A mí querida hermana Ketty, que, aunque estuviste muy lejos de casa siempre creíste en mí. Gracias por tu apoyo.*

*A mi bella esposa Mónica, creo que con tu incondicional apoyo pude lograr otra de mis metas. A mi querido hijo Nicolás Alexis e Ismael Adrián son la razón de mí ser.*

*A toda mi familia, que de forma directa e indirecta supieron brindarme buenos consejos y seguir acercándome más a mis objetivos.*

**Samuel R.**

*El presente trabajo de investigación lo dedico, a la civilización milenaria que se asentó en este espacio geográfico, me refiero a nuestra civilización Inca y que gracias a ella estoy acá presente. También de manera especial a la mujer que me dio la vida Soledad Ricalde Chavez que con esfuerzo y dedicación logro que sus hijos salgan adelante y como olvidar a mi querido padre Julio Uladislao Zegarra Mendoza y hermanos, que día a día me apoyaron e incentivaron para llegar hasta este punto de mi existencia.*

*No quiero cerrar estas líneas sin antes mencionar a mi gran amigo y hermano Geishon Tupayachi, quien fue una pieza clave para que esta investigación se haga realidad.*

*También agradecer a todas las personas antes mencionadas y pedir disculpas a las personas que no las mencione pero que los tengo en mi mente y en mi pensamiento, agradecerle de manera infinita que incondicionalmente me apoyaron y de seguro seguirán apoyándome para lograr mis tan anheladas metas.*

**Gorki**

## AGRADECIMIENTO

*A Dios, por darme la oportunidad de tener a mis padres con salud a pesar de las vicisitudes que por la pandemia del Covid-19 se dieron.*

*A mis Suegros Sr. Marcelino y Sra. Nancy, quienes pusieron toda su confianza en mí, y por ayudarme con Nicolás. No lo hubiera podido hacer sin ustedes.*

*Agradezco a todos los profesores de la Escuela Profesional de Antropología de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, destacando de manera especial al Dr. William Pino Ticona y al Dr. David Ugarte Vega Centeno. Más allá de sus esfuerzos por cultivar mi interés en la Antropología Urbana durante las clases, su colaboración fue fundamental en el desarrollo de esta investigación. En general, me llevo valiosas lecciones de todos ellos.*

*A mis tíos, tías, primos y primas que siempre me alentaron y brindaron su apoyo. Así mismo un especial agradecimiento a Ronald Quispe Villanueva que nos apoyó durante nuestro trabajo de investigación. Gracias.*

**Samuel R.**

*A mi carrera profesional de Antropología, a nuestro asesor David Ugarte Vega Centeno, a todos mis maestros que aportaron con sus conocimientos.*

*A mi gran amigo y maestro Jorge Alfonso Ladrón de Guevara y Orvegoso y agradezco también a esta hermosa ciudad imperial del Cusco que me acoge y permite que demos un pequeño aporte de conocimiento.*

**Gorki**

## ÍNDICE

DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO.....	VI
PRESENTACIÓN.....	XII
RESUMEN.....	XIV
ABSTRACT.....	XIV
INTRODUCCIÓN.....	XIVI
CAPÍTULO I.....	18
MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
1.1. Planteamiento del problema.....	18
1.2. Justificación de la Investigación.....	21
1.3. Objetivos.....	22
1.3.1. Objetivo General.....	22
1.3.2. Objetivos Específicos.....	22
1.4. Hipótesis.....	23
1.4.1. Hipótesis general.....	23
1.4.2. Hipótesis específica.....	23
1.5. Diseño metodológico.....	23
1.5.1. Tipo de Investigación.....	23
1.5.2. Nivel de investigación.....	24
1.5.3. Método de Investigación.....	24

1.5.4.	Técnicas .....	25
1.5.5.	Método de análisis .....	27
1.5.6.	Población y Muestra .....	27
1.5.7.	Tipo de muestra .....	28
1.6.	Marco teórico .....	28
1.6.1.	Espacios públicos .....	28
1.6.2.	Accesibilidad .....	34
1.6.3.	Centro histórico .....	35
1.7.	Marco conceptual.....	41
1.7.1.	Movilidad.....	41
1.7.2.	Inter modalidad.....	41
1.7.3.	Vías públicas.....	41
1.7.4.	Dominio público .....	41
1.7.5.	Derecho real.....	42
1.7.6.	Transitabilidad .....	42
1.7.7.	Peatón .....	42
1.7.8.	Centro histórico .....	42
1.7.9.	Patrimonio cultural .....	43
1.7.10.	Plan maestro .....	43
1.7.11.	Actor social.....	43
1.8.	Estado de arte .....	44

1.8.1. Espacios públicos .....	44
CAPITULO II .....	62
AMBITO Y AREA DE LA INVESTIGACION.....	62
a.1. Aspectos socio culturales.....	62
a.1.1. Demografía .....	62
a.2. Área de investigación .....	64
a.3. Ubicación.....	64
a.3.1. Extensión territorial .....	65
a.3.2. Clima.....	65
a.3.3. Altitud .....	66
a.3.4. Superficie .....	66
a.3.5. Población .....	66
a.3.6. Vivienda.....	66
a.3.7. Infraestructura y servicios básicos .....	67
a.3.8. Movilidad urbana .....	67
a.3.9. Imagen urbana.....	68
a.3.10. Economía y turismo .....	68
a.3.11. Social .....	69
CAPITULO III .....	72
CARACTERÍSTICAS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD PEATONAL EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO.....	72
3.1. Espacio público del centro histórico del Cusco .....	72

3.1.1. Las veredas como concepto para el ciudadano del Cusco .....	72
3.1.2. Las veredas como espacio de encuentro entre personas .....	74
3.1.3. Mobiliario urbano.....	79
3.1.4. Áreas verdes .....	83
3.1.5. Los parques, espacios abiertos y recreativos.....	86
3.2. Accesibilidad.....	88
3.2.1. La comodidad de las veredas .....	88
3.2.2. Estado físico de las calles.....	89
3.2.3. Contaminación en el centro histórico.....	90
3.2.4. Obstáculos en el centro histórico de la ciudad .....	94
3.2.5. El sistema de señalización peatonal .....	98
3.2.6. Estado de las pistas en el centro histórico .....	100
3.2.7. El Transporte público .....	103
3.2.8. Congestión vehicular en las arterias de la ciudad .....	106
3.2.9. El acto de caminar en el Centro Histórico.....	108
3.2.10. El centro histórico un espacio de encuentro.....	112
CONCLUSIONES .....	117
RECOMENDACIONES .....	118
BIBLIOGRAFÍA.....	119
ANEXOS.....	122

## PRESENTACIÓN

El documento que presentamos a continuación, constituye el resultado de un proceso de investigación presentado por los bachilleres: Bach. Gorki Zegarra Ricalde y Bach. Samuel Roberto Holgado Loaiza, ambos estudiantes de la escuela profesional de Antropología de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, con la finalidad de optar al título profesional de licenciado en Antropología.

Se toma atención para realizar el estudio en el centro histórico de la ciudad del Cusco, ciudad que por sus características históricas y por su declaración por la UNESCO como patrimonio cultural de la humanidad concentra a varias personas de diferentes partes del mundo, la situación se pone mucho más importante para los turistas cuando es declarado como una de las maravillas del mundo. Las diferentes denominaciones otorgadas al Cusco generan expectativa para visitar el Cusco, en este contexto es importante preguntarnos como autoridades, como ciudadanos si estamos en condiciones para asumir la responsabilidad encomendada en este contexto, es por ello que nos preguntamos por las características, condiciones y accesibilidad que tienen las diferentes arterias de la ciudad del Cusco, en este contexto nos centraremos en el análisis tomando en cuenta los espacios públicos y su accesibilidad de los peatones del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

El documento no hubiera sido posible sin la ayuda de muchas personas que nos colaboraron en condición de encuestados, quienes mostraron su preocupación por las condiciones en el que se encuentra la ciudad del Cusco. A ellos nuestro reconocimiento profundo y agradecimiento por la preocupación por querer engrandecer el Cusco.

Queremos también reconocer a nuestra alma mater la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, a su escuela profesional de Antropología, espacio académico que nos permitió aprender y reflexionar la metodología de investigación, las diferentes teorías para comprender

las diferentes dinámicas culturales de nuestros pueblos. A nuestros maestros que gracias a sus enseñanzas pudimos construir este documento producto de un proceso de investigación a quienes va nuestro reconocimiento y agradecimiento especial.

Con la esperanza siempre que nuestras reflexiones, sean recogidas o motivadas por las autoridades locales y quienes puedan diseñar políticas públicas para el centro histórico de la ciudad del Cusco, tomando en consideración que el turismo se constituye en uno de los vectores importantes en el desarrollo para nuestra ciudad.

Finalmente queremos presentar el documento como un punto de partida para seguir la discusión académica en torno a los espacios públicos y la responsabilidad que tienen las diferentes autoridades para el desarrollo local.

## RESUMEN

El presente trabajo de tesis titulado "Espacio Público y Accesibilidad de los Peatones en el Centro Histórico de la Ciudad del Cusco 2019 - 2021" analiza las condiciones y características de los espacios públicos en el centro histórico de Cusco, enfocándose en la accesibilidad peatonal. La investigación identifica que las veredas, aunque son espacios de interacción social, están en mal estado de conservación, presentando variaciones en su ancho que dificultan el tránsito peatonal. Asimismo, el sistema de mobiliario urbano es desordenado, contribuyendo a la congestión vehicular que afecta negativamente a los peatones. Las áreas verdes son escasas y carecen de mantenimiento adecuado, y los espacios abiertos y recreativos son insuficientes para garantizar el bienestar de la población.

En cuanto a la accesibilidad, se observa que las calles están en mal estado y la presencia vehicular genera contaminación, lo cual incrementa el riesgo de enfermedades en los ciudadanos. Además, la falta de un sistema de semaforización contribuye a la congestión vehicular. A pesar de estos problemas, la población sigue valorando el centro histórico como un espacio de encuentro y aprecia su riqueza histórica.

Las recomendaciones del estudio incluyen la necesidad de que las autoridades locales formulen políticas públicas para mejorar las condiciones del centro histórico. Se sugiere también continuar con investigaciones sobre este tema para comprender mejor la situación y promover eventos académicos que visibilicen los problemas y potenciales soluciones para el centro histórico de Cusco. En resumen, esta tesis resalta la importancia de mejorar la accesibilidad peatonal para preservar y potenciar el valor histórico y social del centro de Cusco.

Palabras clave: Espacio público, accesibilidad peatonal, congestión vehicular, centro histórico de Cusco

## ABSTRACT

The present thesis work entitled "Public Space and Pedestrian Accessibility in the Historic Center of the City of Cusco 2019 - 2021" analyzes the conditions and characteristics of public spaces in the historic center of Cusco, focusing on pedestrian accessibility. The investigation identifies that the sidewalks, although they are spaces for social interaction, are in a poor state of conservation, presenting variations in their width that make pedestrian traffic difficult. Likewise, the street furniture system is disorganized, contributing to traffic congestion that negatively affects pedestrians. Green areas are scarce and lack adequate maintenance, and open and recreational spaces are insufficient to guarantee the well-being of the population.

Regarding accessibility, it is observed that the streets are in poor condition and the presence of vehicles generates pollution, which increases the risk of diseases in citizens. Additionally, the lack of a traffic light system contributes to traffic congestion. Despite these problems, the population continues to value the historic center as a meeting space and appreciates its historical richness.

The study's recommendations include the need for local authorities to formulate public policies to improve the conditions of the historic center. It is also suggested to continue with research on this topic to better understand the situation and promote academic events that make visible the problems and potential solutions for the historic center of Cusco. In summary, this thesis highlights the importance of improving pedestrian accessibility to preserve and enhance the historical and social value of the center of Cusco.

Keywords: Public space, pedestrian accessibility, vehicle congestion, historic center of Cusco

## INTRODUCCIÓN

La presente es el resultado de un proceso de investigación, y lleva como título "Espacio Público y accesibilidad de los Peatones en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco 2019 - 2021". Este trabajo se enmarca dentro del campo de la antropología urbana y se realizó en el centro histórico de la ciudad del Cusco. El inicio de la investigación se relaciona con la despeatonalización de la plaza de armas del centro histórico de la ciudad del Cusco a través de la ordenanza municipal N°24 – 2018 - MPC.

Con esta investigación se quiere contribuir al debate del espacio público, accesibilidad en centros históricos declarados como patrimonio mundial. Cuestiona la problemática relacionada con los espacios públicos y la accesibilidad en el centro histórico de la ciudad del Cusco.

Esta investigación tiene importancia al brindar un entendimiento más profundo sobre el espacio público y su nivel de accesibilidad en el centro histórico de la ciudad del Cusco. A través de esta investigación, se busca comprender los problemas relacionados con la seguridad, sostenibilidad y conservación del patrimonio cultural en esta zona histórica. Así mismo aspiramos a que los planificadores urbanos, así como las autoridades a nivel local, regional y nacional, obtengan beneficios al momento de concebir, ejecutar y valorar las políticas públicas relacionadas con los espacios públicos en los centros históricos de las ciudades consideradas Patrimonio Mundial.

La investigación tiene el contenido siguiente:

En el capítulo I; se elabora el marco teórico y conceptual de la investigación, esta primera parte es crucial para el desarrollo y orientación de la investigación; en ella debemos tomar en consideración las interrogantes, los objetivos, la metodología, el marco teórico y conceptual, el estado de arte.

En el capítulo II; hemos tomado en consideración el contexto en el que se ha desarrollado la investigación, el contexto es el centro histórico de la Ciudad del Cusco, espacio físico visitado por muchas personas, tanto nacionales como internacionales, debido a que se tiene un legado histórico que albergó a la cultura Inka con un gran avance tecnológico, económico, político y organizativo.

En el capítulo III.- se aborda los espacios públicos del centro histórico, las características y condiciones en la que se encuentra las veredas y como está también constituyen espacios de encuentros, las diferentes arterias de la ciudad y en ella el mobiliario urbano, las áreas verdes, los parques, los espacios abiertos y recreativos.

En el capítulo IV.- se aborda la accesibilidad del centro histórico, la comodidad de las veredas, el estado físico, la contaminación, los obstáculos, los sistemas de semaforización, el transporte público, la congestión vehicular, el acto de caminar y los espacios de encuentro.

Finalmente hacemos hincapié en las conclusiones y recomendaciones.

## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

#### 1.1. Planteamiento del problema

En septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una visión orientada hacia la promoción de la sostenibilidad económica, social y medioambiental, que fue suscrita por los 196 Estados miembros. Al día de hoy, en 2021, esta visión continúa siendo un recurso esencial para la planificación de los países, tanto a nivel nacional como a nivel local.

En este contexto, la investigación toma como referencia el Objetivo de Desarrollo Sostenible, número once, que se refiere a "ciudades y comunidades". Para el año 2030, la meta es intensificar los esfuerzos destinados a la preservación del patrimonio cultural y natural a nivel global. Esto implica garantizar que áreas verdes y espacios públicos estén disponibles de manera universal, proporcionando entornos seguros, inclusivos y accesibles, con una atención especial en la accesibilidad para mujeres, niños, personas de edad y aquellos con discapacidades.

Esto es un reto que debe ser asumido por alcaldes, empresarios y líderes urbanos a nivel mundial cuyo interés es el de lograr ciudades con niveles de bienestar progresivos, para garantizar una calidad de vida, donde los servicios públicos sean de acceso a la población.

De acuerdo con (Clos, 2012), América Latina y el Caribe se posiciona como la región más urbanizada a nivel global, con aproximadamente el 80% de su población, residiendo en áreas urbanas. Este porcentaje supera incluso a la proporción de países altamente desarrollados.

Según informes de ONU-Hábitat (2017), en las ciudades de naciones en desarrollo, el espacio público, la conectividad y las calles disponen de un área limitada. A menudo, la configuración de estos espacios disminuye la conectividad y la circulación de personas, dando prioridad al transporte motorizado y dejando senderos peatonales desorganizados. En estas zonas, no solo se ha producido un deterioro en la eficiencia de la movilidad, sino que también se ha cuidado de un espacio crítico para ubicar infraestructura y servicios.

Como consecuencia, los peatones enfrentan la carencia de espacios públicos accesibles. Además, según Tupayachi (2019), menciona que, en el caso de Cusco, no solo se observa una limitación de espacios públicos y una escasa conectividad, sino también problemas de transporte que están ejerciendo presión sobre el centro histórico. Este se está convirtiendo progresivamente en una zona densamente poblada por vehículos y tráfico.

Todos estos factores, que incluyen problemas de seguridad, escasa disponibilidad de espacios recreativos, prácticamente nulas e inexistentes zonas verdes y congestión vehicular, se combinan con los desafíos relacionados con la movilidad peatonal, tales como:

- Ausencia de equipamiento urbano para ofrecer resguardo contra la exposición al sol y la lluvia.
- Vías de accesibilidad en mal estado, sin mantenimiento.
- Congestión vehicular y contaminación visual, acústica y medio ambiental.
- Obstáculos generados por el tráfico vehicular.
- Escasos elementos mobiliarios en los paraderos de transporte público ubicadas en el centro histórico de la ciudad del Cusco, para que los peatones puedan esperar el transporte público de forma cómoda.
- Discontinuidad de las veredas y estructuras angostas, y en mal estado de conservación, generando peligro para las personas mayores y niños.

- Ausencia de señalética vial, que tome en consideración la diversidad cultural de la región.

Las calles cumplen un rol fundamental como arterias que estructuran la ciudad, permitiendo la convergencia de aspectos sociales, desplazamiento personal y comercial, participación cívica, bienestar de la población y sostenibilidad ambiental.

Sin estos espacios donde se pueden llevar a cabo intercambios de naturaleza personal, cultural y económica, las ciudades se transforman en entornos de exclusión, restricción, degradación medioambiental y estancamiento económico, tal como ocurre en nuestro propio entorno urbano.

Si las circunstancias continúan en la misma dirección, la población peatonal que reside en el centro histórico de la ciudad del Cusco, experimentará una disminución progresiva de su calidad de vida, lo que se traducirá en una merma de su bienestar físico, económico y social. Estos efectos se manifestarán a través de la congestión vehicular, el aumento de la delincuencia, la degradación del patrimonio, la contaminación del entorno, los problemas de salud entre los residentes, un incremento de los accidentes a causa de la congestión vehicular y veredas en pésimo estado de conservación, constituyéndose en peligro para los peatones, como señaló Tupayachi (2019, p. 15).

Las autoridades locales, han recibido una advertencia de la UNESCO sobre la necesidad de prestar una atención especial al mantenimiento del patrimonio cultural en el centro histórico de la ciudad del Cusco. Además, el plan maestro de desarrollo, incluye la iniciativa de convertir el centro histórico en una zona peatonal, lo que busca conciliar aspectos medioambientales, económicos, espaciales, sociales y culturales de la ciudad. En consecuencia, para comprender el fenómeno del problema descrito y tomando en

consideración la metodología para un proceso de investigación, se formula las preguntas siguientes:

### **Problema general**

¿Cuáles son las características de los espacios públicos y su accesibilidad peatonal en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?

### **Problemas específicos**

- ¿Cuáles son las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?
- ¿Cómo es la accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?

## **1.2. Justificación de la Investigación**

La presente investigación es importante porque permite conocer las características que tiene el espacio público y su accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco, ciudad que es considerada como cuna del Tahuantinsuyo, por su legado histórico y su cultura viva. De igual manera la investigación nos permitirá conocer las causas de los problemas de seguridad, sostenibilidad y preservación patrimonial del centro histórico.

Del mismo modo, esta investigación resulta de significativa relevancia para la Dirección Desconcentrada de Cultura, debido a la presencia de turistas nacionales y extranjeros en el Centro histórico; urbanistas, por tener la responsabilidad de mantener una ciudad, patrimonio cultural de la nación; así como para las autoridades a nivel local, regional y nacional. Su importancia radica en proporcionar datos empíricos que

enriquecen la planificación de ciudades consideradas Patrimonio Mundial, teniendo en cuenta especialmente la dimensión humana.

Los planificadores urbanos y las autoridades a nivel local, regional y nacional encuentran utilidad en esta investigación para orientar el diseño, ejecución y análisis de políticas públicas relacionadas con espacios públicos en los centros históricos de las ciudades designadas como Patrimonio Mundial, donde las características de la infraestructura peatonal deben reunir condiciones mínimas que faciliten un adecuado tránsito de los peatones.

### **1.3. Objetivos**

#### ***1.3.1. Objetivo General***

Explicar las características del espacio público y su accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021.

#### ***1.3.2. Objetivos Específicos***

- Identificar las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021.
- Describir las características de accesibilidad peatonal en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021.

## **1.4. Hipótesis**

### ***1.4.1. Hipótesis general***

La presencia de vehículos motorizados contribuye a la inadecuada accesibilidad de los peatones a los espacios públicos en el centro histórico de la ciudad del Cusco en 2019 – 2021.

### ***1.4.2. Hipótesis específica***

- Las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021 no fueron diseñadas en función del peatón.
- La accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021 es limitada debido a que las aceras no son las apropiadas para el peatón quedando reducidas y con difícil acceso

## **1.5. Diseño metodológico**

### ***1.5.1. Tipo de Investigación***

El presente estudio es de tipo básico, al respecto Valderrama (2017, p.38), declara que está enfocada en buscar y poner a prueba una teoría con escasa o ninguna intención de aplicar sus resultados a problemas prácticos. En este sentido, la investigación está enfocada en producir y originar conocimiento teórico y científico a partir del acopio de información de la realidad, es decir, está encaminada a conocer las características de los espacios públicos y su accesibilidad de los peatones al centro histórico de la ciudad del Cusco.

### ***1.5.2. Nivel de investigación***

El nivel de investigación es descriptivo, según Sampieri (2018, p. 390), buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de las personas, grupos, comunidades, procesos, objetivos o cualquier otro fenómeno que se someta al análisis. Es decir, pretende recoger y entender la información de manera independiente o conjunta sobre las categorías a las que se refieren. En este sentido, el nivel de investigación nos ayudará a profundizar las características de los espacios públicos y la accesibilidad de los peatones al centro histórico de la ciudad del Cusco.

La investigación no se limita al solo proceso descriptivo, sino por el contrario tendrá presente el argumento explicativo con la intención de profundizar en la explicación, para brindar un sustento de mayor solidez.

### ***1.5.3. Método de Investigación***

Para la presente investigación, de manera general, se utilizará el método inductivo; según Bisquerra (2004, p. 62) afirma que este método sirve para analizar los casos particulares a partir de los cuales se extraen conclusiones de carácter general. El objetivo es el descubrimiento de generalizaciones y teorías a partir de la investigación sistemática de la realidad.

En base a la posición se debe manifestar que las observaciones, verificación empírica y análisis de la realidad son piezas y elementos claves para estructurar generalizaciones.

#### 1.5.4. Técnicas

En términos de metodología, se emplearon, la observación no participante y se llevaron a cabo entrevistas estructuradas.

- a. **Según el medio utilizado.** La observación realizada fue de carácter no estructurado. Esto implica que no se emplearon herramientas como guías o cuestionarios. La observación se llevó a cabo de manera aleatoria para identificar y registrar cómo las personas utilizan espacios públicos como calles, plazas, áreas verdes, etc., y evaluar su nivel de comodidad en estos espacios en el centro histórico de la ciudad del Cusco.
- b. **Según la participación del observador.** Dependiendo del grado de involucramiento del observador, la observación se llevó a cabo en la modalidad no participante o indirecta. Esto implica que el observador mantuvo una posición neutral con respecto a la unidad de observación y examinó el problema de estudio de forma distante, sin involucrarse en el proceso de los casos seleccionados.
- c. **Según el número de observadores.** La observación se realizó de forma individual, donde se observaron los eventos y se registraron inicialmente en un cuaderno de campo para posteriormente ser transcritos.
- d. **Según el lugar.** La observación se efectuó in situ, es decir, en diversos espacios públicos del centro histórico de Cusco, sin requerir reuniones preparadas, actividades forzadas ni manipulación de la realidad, sino más bien en el contexto natural y en su dinámica habitual.

#### 1.5.4.1. Entrevista

La entrevista que hemos empleado se ha estructurado de la siguiente manera:

- a. **Según su forma.** La entrevista realizada a los ciudadanos fue estructurada, lo que significa que se utilizó un cuestionario preestablecido. Se llevaron a cabo en el lugar correspondiente y, en algunos casos, según la conveniencia. Estas entrevistas se realizaron en persona, lo que implicó conversaciones directas entre el entrevistador y el entrevistado. Durante estas interacciones, se recopiló una amplia gama de información, tanto verbal como no verbal.
- b. **Según el número de participantes.** La entrevista se realizó en un formato individual, lo que implica que se llevó a cabo una conversación en persona entre el entrevistador y el entrevistado, programando previamente una cita. Durante el encuentro, se discutió abiertamente el problema de investigación, y se procuró seguir el cuestionario preestablecido.

#### 1.5.4.2. Instrumentos

Para llevar a cabo esta investigación, se utilizaron herramientas como un cuaderno de campo, una guía de entrevista, cámara fotográfica, dron, grabadora y computadora.

### 1.5.4.3. Unidad de análisis

Unidad de análisis	Unidad de observación
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Individuos del centro histórico</li> <li>* Grupos sociales del centro histórico</li> <li>* Instituciones del centro histórico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Lenguaje y comportamiento</li> <li>* Relaciones sociales</li> <li>* Supermercados y parques</li> <li>* Veredas, vías, plazas, unidades motorizadas</li> </ul>

### 1.5.5. Método de análisis

Se empleó un enfoque de análisis cualitativo para evaluar los datos recopilados.

### 1.5.6. Población y Muestra

Dado que esta investigación es de naturaleza cualitativa, la muestra no se seleccionó con un enfoque representativo, en su lugar, se optó por utilizar un método de muestreo no probabilístico intencional. Esto implica identificar tanto a informantes clave como a participantes seleccionados al azar.

Población	Muestra
La población determinada está establecida de 25 personas. De estos, se ha elegido como muestra a 15 personas según las reglas del muestreo no probabilístico dirigido.	15 personas

<p>Los quince informantes clave han sido seleccionados porque expresan la misma experiencia cultural, segregación e individualismo social, económico, y política. La observación de estas quince personas contendrá similar respuesta de los otros integrantes de la misma población.</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### ***1.5.7. Tipo de muestra***

<p><b>No probabilístico intencional</b></p>
<p>Se eligió a los vecinos del centro histórico porque nos permitirá trabajar sin dificultades.</p>

## **1.6. Marco teórico**

### ***1.6.1. Espacios públicos***

Habermas (1985), "...plantea que la capacidad de un individuo para comprenderse a sí mismo se deriva principalmente de la intersubjetividad que se manifiesta en los espacios de opinión pública. Esto significa que no puede cumplir completamente con los estrictos estándares de la autorreflexión de un sujeto de un nivel superior. Por lo tanto, un centro de autoconciencia por sí solo no es suficiente para que la sociedad pueda llevar a cabo una autogestión efectiva. Para lograr esto, se requeriría además un organismo central de control capaz de adquirir el conocimiento y las influencias que provienen de la esfera de la opinión pública y traducirlas en concretas" (pág. 425).

Del mismo modo, Habermas (1985), "... indica que las tecnologías de la comunicación, comenzando con la imprenta y la prensa, seguidas de la radio y la televisión, han democratizado el acceso a expresiones públicas y han posibilitado la creación de una red diversificada de espacios públicos, tanto a nivel local como suprarregional. Estos abarcan ámbitos literarios, científicos y políticos, además de espacios públicos vinculados a partidos políticos y diversas asociaciones, así como espacios públicos mediados por los medios de comunicación y subculturales. Estos espacios públicos sirven como lugares donde se llevan a cabo procesos de formación de la opinión y de consolidación de una voluntad colectiva, y, aunque sean especializados, tienen tendencia a interconectarse y difundirse mutuamente. Las fronteras entre estos espacios son flexibles, y cada uno se encuentra igualmente accesible para los demás" (pág. 425).

Borja (2000), señala "... el espacio público se define como un territorio de propiedad común destinado a un uso social colectivo y con múltiples funciones. Desde el punto de vista físico, se caracteriza por su accesibilidad, lo que le confiere un rol central en el entorno urbano. La calidad del espacio público se determina mayormente por la cantidad y la calidad de las relaciones sociales que promueve, su capacidad para reunir a diversos grupos y comportamientos, así como su habilidad para estimular la identidad simbólica, la expresión y la integración cultural. Por esta razón, es importante que el espacio público cuente con ciertos atributos formales, como la continuidad dentro del entorno urbano, la capacidad de organizar el espacio, un diseño generoso, y la adaptabilidad a una variedad de usos a lo largo del tiempo" (pág. 28).

Asimismo, "... destaca que la historia de la ciudad se encuentra entrelazada con su espacio público. Las conexiones entre los habitantes, las autoridades y la sociedad se

reflejan y se materializan en la construcción de calles, plazas, parques, lugares de encuentro comunitario y monumentos. La ciudad, vista como un sistema, una red o un conjunto de elementos, ya sea que se trate de calles y plazas, o de infraestructuras de comunicación como estaciones de tren y autobuses, zonas comerciales y espacios culturales, en otras palabras, lugares de uso comunitario que la gente adopta gradualmente. Estos lugares posibilitan el recorrido y la comunicación, estructuran cada parte del área urbana, dan sentido a la ciudad y sirven como el contexto físico para la manifestación colectiva y la variedad de expresiones sociales y culturales, en otras palabras, el espacio público representa simultáneamente el núcleo central del urbanismo, la cultura urbana y la ciudadanía. Es un entorno que abarca dimensiones físicas, simbólicas y políticas” (pág. 8).

Señala que “... en la actualidad el espacio público está recobrando relevancia. Esto refleja una tendencia cíclica que se ha manifestado en la historia del urbanismo y la evolución de las ciudades. Sucede cuando las prioridades en el crecimiento urbano o la expansión de la ciudad enfatizan la construcción de edificios o la expansión de carreteras, y cuando los espacios se vuelven especializados debido a la segregación social o la zonificación funcional. En tales momentos, la ciudad puede perder su capacidad de autorrepresentación, lo que da lugar a una respuesta social y cultural que promueve la revitalización del espacio público. Esta respuesta a menudo combina elementos del “passeisme” y la modernidad, uniendo la admiración de la historia con una visión de futuro” (pag.8)

Capel & Carreras (2012), indica “... La ciudad es ante todo el espacio público, El espacio público de la ciudad es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se evidencia cuando este se

encuentra ausente, abandonado o en un estado de degradación, cuando se privatiza o tiende a excluir a ciertos grupos. Sin un espacio público vigoroso que funciona como un elemento de integración social y articulación tanto física como simbólica, la ciudad se fragmenta, la democracia se distorsiona, el progreso de las libertades individuales y colectivas se detiene o retrocede, la reducción de las desigualdades y la promoción de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos son superadas por la segregación, la avaricia, el egoísmo y la exclusión”, (pág. 205).

Además, plantean que “... la calidad del espacio público es un elemento esencial para medir la vitalidad de la democracia ciudadana. El espacio público sirve como un espejo que refleja los avances y retrocesos en la democracia, abarcando tanto sus dimensiones políticas como sociales y culturales. El espacio público, concebido como un espacio de uso compartido, desempeña el papel de escenario en el que se forjan relaciones de solidaridad y se manifiestan las tensiones y disputas sociales. Es en este espacio donde surgen las demandas y aspiraciones de la ciudadanía y se contrastan con las políticas gubernamentales y las iniciativas del sector privado. Además, el espacio público es el lugar donde se ponen de manifiesto, ya sea a través de su existencia o falta, los impactos desintegradores o segregadores de las dinámicas urbanas actuales”, (pág. 216).

Castells (2014), indica “... ahora bien, abandonándose a este pragmatismo de sentido común, no se hace más que evitar el problema ocultando tras él una falsa evidencia: el espacio pues ¿qué es el espacio? Independientemente de la perspectiva teórica que se elija, es fundamental reconocer que todo espacio es una construcción. Por lo tanto, no definir teóricamente el espacio en cuestión (como al llamarlo espacio urbano o espacio de intercambio, entre otros términos) implica que se está refiriendo a una

delimitación culturalmente establecida, lo cual tiene una base ideológica. Dado que el espacio físico es la expresión de la totalidad de la materia, una investigación que omita preconcepciones acerca de todas las formas y manifestaciones espaciales solo conduciría a un estudio de la historia de la materia. Al utilizar este argumento extremo, estamos intentando cuestionar la noción convencional de este "espacio" y recordar un principio epistemológico fundamental: la construcción esencial, ya sea desde un punto de vista teórico o ideológico (cuando se trata de un "dato"), de cualquier objeto de análisis" (pág. 277).

Castells (2001), indica "... las ciudades se enfrentan a un reto: a lo largo de la historia han sido formas socio espaciales capaces de articular la comunicación sincrónica y asincrónica, el proceso esencial para transformar la información en toma de decisiones. Internet cumple esta función. Por lo tanto, las actividades que se basan en la ubicación y que forman la base de la vida urbana deben competir al agregar valor a las experiencias en persona que solo pueden ocurrir en las ciudades. Además, es relevante reconocer el papel significativo que juegan el espacio público y las estructuras monumentales, como museos, centros culturales, arte en lugares públicos e iconos arquitectónicos, en la definición del entorno y en la facilitación de interacciones significativas" (pág. 266).

Así mismo Gehl (2014), indica que "... el avance de las ciudades depende en gran medida de la mejora de la calidad de vida urbana. Las ciudades que logran elevar el bienestar de sus habitantes a menudo experimentan un mayor desarrollo económico y, al mismo tiempo, tienden a destacarse en términos de sostenibilidad. Estas ciudades se esfuerzan por fomentar la igualdad social al garantizar que un amplio sector de su población tenga acceso a bienes y espacios públicos, al tiempo que previenen la

privatización de estos recursos. El propósito radica en mejorar la calidad de vida de manera inclusiva. Las ciudades expresan su dedicación a mejorar la calidad de vida al redefinir su noción de lo "público", lo que se traduce en la provisión de una mayor cantidad de áreas verdes, parques, áreas recreativas y otros espacios compartidos”, (pág. XII)

Además, subraya “... la importancia de fortalecer el rol social del espacio público como un sitio de encuentro. Nuestra manera de pensar y sentir influye en nuestras acciones. Este enfoque es esencial para avanzar hacia una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática” (pág. 6)

También menciona “... dos estudios significativos sobre el espacio público y la vida en la ciudad, que señalan un notable aumento en la actividad peatonal y el desarrollo a lo largo del tiempo. Estos cambios se relacionan con las mejoras urbanas y han contribuido a transformar estos lugares en espacios públicos de alta calidad” (pág. 16)

Delgado (2011), menciona “... El concepto vigente de espacio público quiere decir *algo más* que espacio en que todos y todo es perceptible y percibido.

En otras palabras, el término "espacio público" no se utiliza meramente para describir, sino que conlleva una implicación política significativa. Desde una perspectiva política, el espacio público representa una esfera donde la sociedad heterogénea busca coexistir pacíficamente y armonizar sus diferencias. Es la manifestación de nuestra capacidad para convivir y acordar un conjunto de principios compartidos, dentro de los cuales las diferencias se resuelven, sin eliminarlas ni negarlas por completo, sino más bien reconociéndose como separadas en un ámbito que conocemos como privado. En términos teóricos, el espacio público se concibe como un

dominio para el libre acuerdo entre individuos autónomos y emancipados. Dentro de este espacio, experimentamos una forma colectiva de desafío mientras nos involucramos en él”, (págs. 19 – 20)

### **1.6.2. Accesibilidad**

Vaggione (2014), “...la capacidad de las personas para ir y venir desde sus casas hacia lugares de trabajo, tiendas, escuelas y centros de salud es esencial para el buen funcionamiento de una ciudad. La capacidad de alcanzar y visitar estos lugares tiene un efecto en los ingresos familiares y en la selección de la ubicación de las viviendas. La mejora de la accesibilidad comienza con la comprensión de que el propósito es simplificar la movilidad de las personas, y no la de los automóviles”, (pág. 46).

Además, indica “... se hace referencia a la accesibilidad como un concepto que se emplea para evaluar la disponibilidad de un producto, dispositivo o servicio para las personas. El acceso físico a un espacio o servicio representa una de sus facetas, y es la dimensión que se aborda en este informe”, (pág. 2).

Alcántara (2010), refiere “... a la accesibilidad menciona lo siguiente: el desplazamiento motorizado aumenta la velocidad y reduce el tiempo del recorrido. Como resultado, la mecanización permite a una persona llegar a una gama mucho más amplia de destinos, lo que significa que tanto la utilización del espacio para desplazarse como la participación en actividades se ven significativamente afectada. Es importante destacar que el acceso a los medios de transporte mecanizados se ve influenciado por diferencias personales, económicas y sociales, lo que da lugar a marcadas desigualdades en el acceso al espacio”, (pág. 59).

Alonso (2003), indica "... La noción de accesibilidad proviene de acceso, acción de llegar y acercarse, o bien entrada o paso. Debido a su naturaleza técnica, abstracta y un lenguaje algo complejo, este término es poco conocido y utilizado en el lenguaje común. Sin embargo, a medida que se ha reconocido su importancia para la interacción necesaria con el entorno y otras personas, ha adquirido un matiz diferente, convirtiéndose en un término más enfocado en la defensa de los derechos de las personas que enfrentan desafíos físicos, sensoriales u otros para participar en estas interacciones en las mismas oportunidades y condiciones que la población en general. En este contexto, la accesibilidad se ha asociado con las adaptaciones específicas que deben ser proporcionadas en edificios y espacios públicos para atender las necesidades de ciertas personas, en particular aquellas que se desplazan en sillas de ruedas", (pág. 19).

Huerta (2007), refiere "... El término actual de diseño accesible se refiere al "Diseño universal" o "Diseño para todos", lo que implica la creación de productos o entornos que sean adecuados para la mayor cantidad de personas posibles, sin requerir adaptaciones. o un diseño especializado", (pág. 21)

### ***1.6.3. Centro histórico***

(Chateloin F., 2008), indica que el término Centro Histórico es resaltado hoy entre las expresiones para hacer referencia al urbanismo patrimonial. Puede también significar ideas que tienen entre sí diferencias; puesto que durante el siglo XIX se experimentaron diversas soluciones urbanas que diferenciaron las partes más antiguas de las más modernas de las ciudades, y es a lo largo del siglo XX, que el fenómeno del urbanismo histórico es cada vez más reconocido y estudiado, y se intenta precisar la expresión que lo nombra, el concepto y la manera de abordar su protección; por ello el centro histórico es definido como un área de valor cultural y arquitectónico que forma

parte del área urbana o ciudad de considerable población, que posee complejas y diversificadas funciones y una densidad demográfica importante, constituyen el área central de aglomeraciones urbanas de antigua formación (pág. 18).

Como da a conocer la (Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, 2008), el centro histórico se ha convertido en el lugar muy privilegiado por la tensión que se vive en la ciudad respecto a las relaciones entre lo público y lo privado, este espacio es el lugar que más cambiante de la ciudad, se podría decir que es el espacio público por excelencia (pág. 91).

Además de ello, el centro histórico es un espacio público, puesto que es un espacio de todos; y además por ser un ámbito de relación y de encuentro, donde la población socializa, informa y expresa cívica y colectivamente abarcando así fenómenos diversos y que, en la actualidad, constituye una forma de comunicación e intercambio de información ya que opera como un espacio simbiótico en donde confluyen percepciones distintas a partir de símbolos construidos en varias etapas de la historia.

De igual forma (Carrión & Hanley), señalan que el centro histórico es el espacio de encuentro por excelencia, por su condición de centralidad que hace que sea un punto focal de la ciudad y por la suma de tiempo al pasado que le permite adquirir un valor de historia.

Entonces el centro histórico, como espacio público, es un espacio simbólico porque tiene un patrimonio de símbolos que generan múltiples identidades, colectivas y simultáneas; en el que la carga simbólica proviene de una doble condición, primero que tiene una centralidad y después que posee acumulación histórica, lo cual conduce a una

carga identitaria que hace que la ciudadanía se identifique y represente a partir de su cualidad funcional (centralidad) y de su sentido de pertenencia (historia); puesto que es un espacio público por el significado de colectividad que abarca el todo; es un espacio de todos:

- Porque le otorga un sentido de identidad colectiva a la población, es un ámbito de encuentro donde la población disputa, socializa e intercambia (bienes, servicios, información).
- Porque tiene un orden público altamente especializado y definido; por un lado, leyes, ordenanzas y códigos y, por otro, un marco institucional complejo que es capaz de producir una gestión pública de coacción, regulación y administración.

Pues en este espacio colectivo existe una apropiación pública, una manera de gestión pública, una mirada colectiva y por supuesto unas identidades múltiples que provienen de distintos actores, que son de adentro como de afuera de la zona, así como del ayer y del hoy (pág. 10).

Según (Santamaría Camallonga, 2013), no todos los centros históricos de las ciudades son iguales, puesto que presentan características comunes se puede realizar una clasificación en tres grupos:

### **Según su funcionalidad**

- Centros históricos que han dejado de ser el centro urbano a nivel económico o funcional, pero que conservan la centralidad histórica y cultural.
- Centros históricos que continúan siendo el centro funcional de la ciudad actual.

- Centros históricos donde lo histórico y lo funcional mantienen cierta complementariedad, conservando además elementos de centralidad.

### **Según su contexto urbano**

Queda claro que lo antiguo se diferencia del resto de la ciudad atendiendo a su morfología, funciones urbanas y perfiles sociales de la población; pues estas diferencias son el resultado de varias transformaciones que se han ido experimentando en el conjunto de la ciudad en las últimas décadas, las cuales se pueden dividir en dos fases:

- Primera fase (inicial-concentración): Crecimiento económico que supone la concentración de las fuerzas productivas en la ciudad, extensión de la producción capitalista al espacio, haciendo de él una mercancía más y el importante crecimiento demográfico (migraciones campo-ciudad) y por consiguiente, el desarrollo de los procesos de urbanización e industrialización.
- Segunda fase (final-desconcentración): Descentralización de los procesos de trabajo y de producción, diversificación de las pautas culturales y de consumo, con reflejo en el uso y aprovechamiento del suelo urbano y la atracción de inmigración de países menos desarrollados

### **Según su grado de deterioro**

El espacio de los Centros Históricos no es homogéneo, ya que dentro de él se puede encontrar diferencias divididas por sectores:

- Sectores en equilibrio social y físico, que conservan su protagonismo en la ciudad actual por su carácter multifuncional; son la parte más dinámica, frecuentada y animada del centro.

- Sectores en proceso de ajuste, con espacios que gracias a determinadas actuaciones han roto el ciclo de degradación; estos espacios conservan los valores de uso locales, los cuales provocan el mantenimiento de una vida social activa.
- Sectores en expectativa, que conservan ciertos elementos de centralidad histórica, patrimonio monumental y una situación social que permite la puesta en marcha de procesos de recuperación; estos sectores están sometidos a procesos contrapuestos de desvalorización y revalorización, son lugares que presentan en determinadas ocasiones procesos de recuperación puntual frente a un deterioro progresivo.
- Sectores en crisis en los que los procesos de deterioro físico y degradación social y funcional están muy avanzados; son barrios degradados y marginados dentro del centro, en ocasiones considerados como una especie de guetos (pág. 121).

En tiempos actuales, algunos de los centros históricos, presentan una serie de condicionamiento, que algunas ocasiones los hace poco atractivos para los nuevos habitantes. Sin embargo, la economía actual y el modelo de producción posfordista presumen nuevas dinámicas en el uso de suelos de la ciudad, en especial en los centros históricos.

Además de ello debemos de considerar que un centro histórico no sólo son los edificios patrimoniales, sino también los espacios urbanos los cuales dan acceso y presencia dentro de un escenario urbano, ya que las calles y plazas abren la perspectiva para admirar su belleza en lo individual o como un conjunto de edificaciones históricas.

Las perspectivas de calles con sus plazoletas y monumentos que muestran, son parte inherente del bien patrimonial.

Desde la posición de (Caraballo Perichi, 2000), el uso del término centro, para referirse a la parte antigua de la ciudad, es de reciente data; el cual está directamente relacionado al apresurado proceso de crecimiento urbano que se desarrolla desde el siglo pasado como resultado de la industrialización; por su parte el término histórico, se consolida en el momento en que la imagen urbana construida se convirtió en símbolo de las identidades colectivas, al asumirse el patrimonio como icono y representación del espíritu de una nación o una comunidad. Por consiguiente, el concepto de centro histórico ha ido evolucionando con el pasar de los años, es por ello que hoy en día ya no se habla de un centro histórico, sino de espacios de valor histórico dentro de la ciudad (pág. 106).

Los centros históricos crean espacios importantes en el proceso de conformación de las sociedades y son referentes importantes de la estructura de las ciudades; pues el centro histórico es el centro y distribuidor de toda la red con estructura de hexagonal o panal, es un modelo de equilibrio espacial (Romero Carmona & González López, 2021).

Desde la perspectiva del centro como un punto relacional con otros puntos o áreas, el centro actúa como un espacio que concentra, que tiene la capacidad de atraer e influir en la organización del ámbito espacial, su importancia varía según sus características y jerarquía, respecto a las condiciones del entorno y la relación que establece con otros espacios; el centro histórico se define como el punto medio y central del espacio urbano influyendo, a partir de las relaciones de vinculación y a la lógica de conectividad en la organización funcional de la ciudad representando el núcleo original de la ciudad histórica (pág. 24).

## **1.7. Marco conceptual**

### ***1.7.1. Movilidad***

Ecologistas en acción menciona que: "... La movilidad se refiere a todas las actividades de desplazamiento de individuos y bienes que ocurren en un espacio físico determinado. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutaban por el simple hecho de desplazarse", (2007).

### ***1.7.2. Inter modalidad***

(T y C, s. f.) indica "... La intermodalidad consiste en la transferencia de personas y de mercancías utilizando diferentes modos de transporte. Incluso disponen de zonas llamadas "Zonas de Actividades Logísticas" en las que se llevan a cabo los intercambios de mercancías entre un medio de transporte y otro" (2023)

### ***1.7.3. Vías públicas***

Álvarez (2015) "... Una vía pública se define como un espacio de uso compartido por peatones, vehículos, diseño, utilización y restricciones, están regulados por leyes y normativas a nivel internacional, nacional y local. El propósito de estas regulaciones es proteger derechos fundamentales como el derecho a la vida, salud, libertad, propiedad

### ***1.7.4. Dominio público***

López & Vignolo (2015), "... El dominio público es un concepto jurídico que se refiere a los bienes, obras o creaciones que no están sujetos a derechos de propiedad intelectual. Esto significa que cualquier persona puede utilizar, copiar, distribuir o

modificar estos bienes sin necesidad de obtener permiso del autor o titular de los derechos.

#### **1.7.5. Derecho real**

Conceptos Jurídicos (2019), indica que “... Los derechos reales, como su etimología lo dice (del latín *realis*, derivado de *res*, rei 'cosa'), son los derechos que se constituyen sobre las cosas, en oposición a los derechos personales que se constituyen sobre las personas (derechos de hacer, o sobre su patrimonio)”. (2019) (<https://www.conceptosjuridicos.com/mx/derecho-real/> )

#### **1.7.6. Transitabilidad**

*Definición y Significado de Transitabilidad* (s. f.), mencionan que “... Es aquel lugar donde las personas o vehículos se desplazan de un lugar a otro de fluida o lenta)”. (s.f.), *Definición y Significado de Transitabilidad*.

#### **1.7.7. Peatón**

Sánchez (2014), indica que “... Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él”. (2022, agosto 17) Día mundial del peatón: Recomendaciones de seguridad Vial.

#### **1.7.8. Centro histórico**

Chateloin (2008, p. 91) indica que “... Los asentamientos humanos que cumplen con estas características se consideran vivos y están significativamente influenciados por una estructura física con raíces históricas, lo que los hace representativos de la

evolución de una comunidad. Esto incluye tanto asentamientos que se han mantenido intactos a lo largo del tiempo, desde aldeas hasta ciudades, como aquellos que, debido a su crecimiento, ahora forman parte de una estructura urbana más grande”. (2008), El centro histórico “Concepto o criterio en desarrollo”.

#### ***1.7.9. Patrimonio cultural***

ILAM (s. f.), menciona “... El Patrimonio Cultural se define como un conjunto de elementos materiales e inmateriales que representan la herencia de una comunidad, fortaleciendo su sentido de pertenencia y que son reconocidos por otros como expresiones distintivas de esa comunidad”. (s.f.) Acceso a la diversidad del patrimonio Latinoamericano.

#### ***1.7.10. Plan maestro***

Gerencia C.H.- Municipalidad Provincial (2018) “... Un plan maestro es un documento donde organizamos una serie de pautas con determinados objetivos e hitos que queremos conseguir y que conllevan una planificación a largo plazo. Directrices que pueden hablarnos de diseño, o pueden ir hasta un plan más detallado de presupuesto y organización global del proyecto”. (2020, junio 23) Plan maestro Santa María de la Hispanidad.

#### ***1.7.11. Actor social***

Ugarte (2013), indica que “... Se entiende por actor social a la iniciativa de los ciudadanos individual o asociados con o sin participación de entidades públicas que tienen como objetivo la protección del patrimonio cultural como responsabilidad social.

Es muy importante la toma de conciencia de los ciudadanos acerca del valor que tiene el patrimonio cultural para la comunidad. Cada ciudadano debe tener orgullo de su historia, afirmar su identidad y autoestima individual y colectiva, saber cuáles son sus raíces y como el patrimonio debe servir para el desarrollo, preservando para futuras generaciones dentro de una práctica solidaria de compartir su heredad. Debemos tener presente que el patrimonio cultural es frágil y no renovable, que su valor más allá de lo económico y que bien utilizado puede traer progreso para la comunidad”. (pág. 291 – 292)

## **1.8. Estado de arte**

### ***1.8.1. Espacios públicos***

Respecto a la investigación sobre espacios públicos y accesibilidad tenemos los siguientes antecedentes:

En relación a los espacios públicos Romero (2016) sostiene que tradicionalmente se les ha atribuido el propósito de mejorar la calidad de vida urbana de quienes los utilizan y de los residentes en sus cercanías. El objetivo general de esta investigación consiste en examinar en detalle las conexiones que existen entre los espacios públicos y la calidad de vida urbana de las personas que los frecuentan. Los ciudadanos emplean estos espacios en una amplia gama de modalidades, que se pueden clasificar en pasivas, cuando la persona actúa como observadora, y activas, cuando la persona participa activamente realizando alguna acción en el espacio público.

Respecto a la accesibilidad Fontenla (2014) señala que es fundamental la accesibilidad en el entorno, ya sea en la edificación y en los espacios públicos urbanizados (plazas, parques, jardines, itinerarios peatonales), teniendo como objetivo general del

presente estudio determinar el grado de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la ciudad de La Coruña. Los resultados de este trabajo permitirán analizar el grado de cumplimiento actual de la normativa vigente y facilitarán el establecimiento de planes e intervenciones para favorecer la supresión de barreras y, en consecuencia, lograr que todas las personas puedan disfrutar del derecho a la “vida independiente”.

Con respecto a los espacios públicos y accesibilidad Mamani (2017) Evalúa la susceptibilidad de las personas con discapacidad para acceder a los espacios públicos en la ciudad de Puno debido a la falta de una infraestructura que permita su movilidad de manera inclusiva y equitativa.

Según Tupayachi (2018) afirma que en el Cusco no solamente tenemos espacios públicos reducidos y con poca conectividad sino los problemas de transporte que van presionando al centro histórico que está cada vez más turgurizado por los vehículos y el tráfico vehicular, todos estos factores como la inseguridad, pocos espacios de recreación, áreas verdes casi inexistentes, congestión vehicular.

Las calles desempeñan un papel fundamental en la ciudad al actuar como un componente estructurante en el que se entrelazan aspectos de importancia como el valor social, la movilidad tanto personal como comercial, la participación ciudadana, la salud de las personas y la preservación del entorno ambiental.

En ausencia de estos recursos espaciales que propician encuentros personales, intercambios culturales y económicos, las ciudades se convierten en entornos caracterizados por la exclusión, restricción, deterioro del entorno natural y estancamiento económico, tal como ocurre en nuestra localidad.

De seguir así el peatón en el centro histórico del cusco tendrá cada vez menos calidad de vida, disminución de la calidad física, económica y social, que se evidenciará en congestión vehicular, delincuencia, deterioro del patrimonio, contaminación ambiental, problemas de salud de los ciudadanos y muertes por accidentes automovilísticos, Tupayachi (2018, p.15).

Jacobs (2011), sostiene: "...que las ciudades funcionan como un vasto campo de pruebas donde se experimenta con éxitos y fracasos en términos de construcción y diseño urbanos. A menudo se señala a los automóviles como culpables de los problemas en las ciudades y de las decepciones y fracasos del urbanismo, pero en realidad, los efectos perjudiciales de los automóviles no son la causa fundamental, sino más bien un indicio de nuestra incapacidad para crear ciudades de manera eficiente" (pág. 32).

De la misma manera da importancia a las aceras como un componente para la vida social y la convivencia humana, denomina a las aceras como la parte peatonal de las calles, enfatiza también que mantener la seguridad de las ciudades es una tarea fundamental de las calles y aceras de una ciudad, es decir si las calles y aceras son seguras entonces la ciudad es segura.

Así mismo menciona que la concentración de personas y la diversidad en el uso de los espacios públicos mejoran la animación y la convivencia saludable ofreciéndoles a los habitantes una oportunidad para poder desarrollar una calidad de vida.

Harvey (2013) menciona que las calles congestionadas por el tráfico hacen ese espacio público particular sea casi inútil hasta para los conductores, por no hablar de viandantes y manifestantes, llegando en cierto momento a imponer tasas a la circulación en un intento de restringir su uso para que puedan funcionar más eficientemente.

También indicó que este recurso compartido se deterioró y evolucionó en un espacio público que fue invadido por la presencia de vehículos automotores. Esto provocó esfuerzos por parte de las autoridades urbanas para restaurar ciertos aspectos de un pasado colectivo más civilizado, como la creación de calles peatonales, cafeterías en las aceras, carriles para bicicletas, mini parques como áreas de juego, entre otras iniciativas similares.

Harvey (1990) Menciona a Raban en su libro *Soft City* de 1974, que describe la vida en Londres en la década de 1970, como carácter histórico se produce cambios en los problemas de la vida urbana, para tal los llamaría “gentrification” y “yuppie” descripciones corrientes de la vida urbana.

Raban contrapone la idea de que la ciudad está siendo gradualmente influenciada por un sistema automatizado y racionalizado de producción y consumo masivo de bienes materiales, argumentando que, en realidad, se centra principalmente en la generación de signos e imágenes.

Contrario a la idea de una ciudad fuertemente dividida por ocupación y estratificación social, Raban destaca en su lugar la extensa propagación del individualismo y la iniciativa empresarial. En esta perspectiva, las posesiones y las apariencias representan principalmente los signos distintivos de estatus social. En lugar de una ciudad estratificada, se asemeja más a un escenario teatral, donde las personas pueden desplegar su singularidad al interpretar varios roles.

Raban contrasta la noción de que la ciudad está siendo progresivamente moldeada por un sistema automatizado y estandarizado de fabricación y consumo masivo de objetos materiales, sosteniendo que, en verdad, su enfoque principal radica en la creación de símbolos e imágenes.

Borja (2003) En su obra "Ciudad Conquistada", aborda la noción de constructores y conquistadores de la ciudad, así como la evolución constante hacia una ciudad democrática. Él resalta la naturaleza dialéctica y conflictiva del desarrollo urbano, la cual implica un compromiso constante por parte de los ciudadanos para construir y moldear la ciudad. La ciudad se percibe como una aspiración y un horizonte futuro que motiva a las personas a actuar en el presente con la visión de lograr una ciudad igualitaria, libre y fraterna.

También se hace énfasis en que el urbanismo contemporáneo, que evolucionó a partir del movimiento moderno, destacó un papel crucial en la reconstrucción de las ciudades posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Este enfoque estaba centrado en la eficiencia funcional y utilizaba herramientas que más separaban que integraban (como la zonificación y modelos), justificadas por las necesidades sociales inmediatas, como la vivienda y los servicios básicos. Además, este enfoque se caracterizó por la compartimentación entre las administraciones públicas y las disciplinas profesionales (por ejemplo, la planificación del transporte dominada por ingenieros sin la colaboración de otras disciplinas. Este enfoque condujo a la edificación de extensos complejos habitacionales, cada uno dirigido a una categoría social particular, y la principal atención se centraba en la infraestructura vial como una herramienta de organización e inversión. Como resultado, el espacio público se reduce significativamente. La influencia de este enfoque moderno del urbanismo continúa siendo relevante en la mentalidad de nuestros planificadores urbanos.

Gehl (2014) afirma que las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y a la vez, encontrar bienes públicos esenciales. La meta de ONU-Hábitat es promover ciudades que estén centradas en las personas y que sean

capaces de combinar aspectos tangibles e intangibles de la prosperidad y la sostenibilidad. Estas ciudades buscan reducir los costos energéticos y minimizar su impacto ecológico, presentando una estructura más compacta y funcional. Además, se preocupan por la protección contra riesgos emergentes y la prestación de bienes públicos. Estas áreas urbanas están planificadas considerando dimensiones más acordes a las necesidades humanas, promoviendo la interacción social y elevando la calidad de vida en entornos urbanos. Una mayor calidad de vida urbana es fundamental para el éxito de las ciudades, ya que aquellos que mejoran las condiciones de vida para sus residentes tienden a alcanzar un mayor nivel de prosperidad ya abordar mejor los desafíos de la sostenibilidad. Estas urbes se esfuerzan por promover la equidad social al ofrecer acceso a recursos y espacios públicos a un público más amplio, evitando al mismo tiempo la privatización de estos bienes, lo que se traduce en una mejora de la calidad de vida para toda la población. Como parte de su compromiso para mejorar la calidad de vida, las ciudades reevalúan su enfoque en lo "público" y trabajan en la creación de más áreas verdes, parques, instalaciones recreativas y otros espacios públicos.

Las ciudades que logren mejorar y promover el uso de sus espacios públicos fomentarán una comunidad unida, una identidad cívica sólida y una mayor calidad de vida para sus habitantes. Cuando las áreas comunes se mantienen vivas y son aprovechadas de manera constante por los residentes, se crea un entorno urbano bien cuidado y seguro. Esto, a su vez, convierte a la ciudad en un lugar atractivo para la residencia y el trabajo.

## **b) Accesibilidad**

Desde otra perspectiva Vaggione (2014). El programa ONU-HÁBITAT destaca la relevancia de la accesibilidad, la cual se relaciona con la conveniencia de movilizarse desde la residencia hacia destinos como empleos, comercios, instituciones

educativas y centros de atención médica. El movimiento de las personas afecta los ingresos familiares y las elecciones relacionadas con la ubicación de sus viviendas. La mejora de la accesibilidad comienza con la comprensión de que el propósito es agilizar la movilidad de las personas, y no únicamente la de los vehículos automotores.

Desde otra perspectiva Hall (1972) en su libro -La dimensión oculta- acuña la palabra proxémica, que designa las observaciones y teorías interrelacionadas del empleo que hace el hombre del espacio como elaboración especializada de la cultura. En resumen, la humanidad ha dado origen a una nueva dimensión, la dimensión cultural, en la cual la proxémica es solo uno de sus componentes. La conexión entre el ser humano y esta dimensión cultural es tan estrecha que ambas partes interactúan y se moldean mutuamente. El ser humano posee la capacidad de dar forma al entorno en el que reside, lo que los biólogos denominan su biotopo, y, al hacerlo, está influyendo en el tipo de organismo que se convertirá. Este concepto es significativo cuando consideramos cuánto aún desconocemos acerca del ser humano y cómo este modelo el espacio público.

Destacamos que la ideología del modernismo, que surgió posteriormente a la Segunda Guerra Mundial, sigue ejerciendo influencia en la perspectiva de ingenieros, arquitectos y autoridades. También se destaca que, para abordar los desafíos urbanos significativos, es necesario contar con más que el grupo tradicional de expertos, que incluye urbanistas, arquitectos, ingenieros de diversas especialidades, economistas, juristas, expertos en tráfico y transporte, educadores, abogados, trabajadores sociales, y teóricos de la política. Es inusual o incluso inexistente otorgar un estatus permanente en las áreas de planificación urbana a profesionales como psicólogos, antropólogos y etólogos. No obstante, debería considerarse esta posibilidad, ya que los antropólogos,

en particular, poseen las habilidades necesarias para comprender los fenómenos sociales y culturales.

Menciona Gehl (2014) que todo comienza con la acción de caminar. El ser humano tiene una predisposición innata para desplazarse a pie, y la mayoría de las experiencias de la vida se desarrollan mientras nos movemos entre otras personas. La riqueza y la variedad de la vida se despliegan ante nosotros cuando transitamos a pie.

En ciudades llenas de vitalidad, sostenibilidad, salud y seguridad, es fundamental que haya oportunidades para caminar libremente por las calles, sin encontrar obstáculos, lo que garantiza que la ciudad sea accesible para todas las personas.

Del mismo modo, señala que en la planificación de ciudades se ha descuidado la perspectiva humana. Aunque los problemas de las ciudades en diversas partes del mundo varían y están marcados por desigualdades en el desarrollo económico, cuando se trata de incorporar la dimensión humana en la planificación urbana, las diferencias son realmente mínimas. Este patrón se repite en todas partes, ya que, en resumen, durante las últimas cinco décadas, la dimensión humana ha sido excluida del proceso de planificación.

Confirma que, con el rápido aumento de vehículos en las carreteras, la lucha por el espacio en las ciudades se vuelve más intensa. Con el paso del tiempo, las perspectivas de mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas para los peatones se reducen.

Advierte que, desde hace muchas décadas, se ha disminuido la importancia de la dimensión humana en la planificación urbana, mientras que se han dado prioridad a

otros asuntos, como la gestión del crecimiento constante del tráfico vehicular. Además, las diferentes corrientes ideológicas que han influido en la disciplina, especialmente el modernismo, han relegado el espacio público y la función de la ciudad como punto de encuentro para los habitantes. Finalmente, es necesario mencionar que las dinámicas del mercado y algunas preferencias de la arquitectura dejaron de enfocarse en las relaciones e instalaciones compartidas en la ciudad, priorizando en cambio edificios individuales que se vuelven cada vez más aislados, introvertidos y centrados en sí mismos.

Reafirma la importancia de diseñar ciudades a una escala que sea cómoda y apropiada para los seres humanos, lo que contribuirá a una convivencia más placentera y estimulante para nuestros sentidos. Este tipo de escala humana promueve la interacción y la comunicación, aspectos esenciales de la naturaleza humana. En este contexto, se refiere a la escala humana en términos de espacios permanentes, siguiendo las ideas de Edward Hall.

También argumentó que, al diseñar nuestras ciudades, es fundamental regresar a la escala humana, la cual fue relegada durante la era del modernismo. Si deseamos que tanto las ciudades como los edificios sean atractivos y funcionales para las personas, debemos abordar de manera consistente la escala humana de una manera renovada. Trabajar con esta escala representa el aspecto más desafiante y delicado en todo el proceso de planificación urbana. Si ignoramos esta tarea o fracasamos en ella, la vida en la ciudad nunca podrá prosperar. La práctica común de dar forma a las ciudades desde una perspectiva top-down (de arriba hacia abajo) y desde el exterior debe ser reemplazada por nuevos enfoques que comienzan desde abajo y desde el

interior, siguiendo el principio fundamental de priorizar la vida, luego el espacio y, finalmente, los edificios.

Además, ofrece una visión significativa, ya que, en los primeros años del siglo XXI, ya podemos identificar los desafíos iniciales a nivel mundial que subrayan la necesidad de dar más importancia a la incorporación de la dimensión humana. La urgente necesidad de establecer una ciudad que sea dinámica, respetuosa con el medio ambiente, saludable y segura es ampliamente reconocida y compartida. En esta situación, se reconoce que mejorar la calidad de vida de los peatones y ciclistas es un paso crucial para lograr los cuatro propósitos fundamentales de vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salud. Una estrategia política comprometida que motive a la población a desplazarse a pie o en bicicleta en la medida de lo posible para llevar a cabo sus actividades cotidianas es una manera de abordar la consecución de estos objetivos.

Además, nos plantea la idea de crear una ciudad que sea vibrante, sostenible, saludable y segura, lo que corresponde al segundo nivel proxémico, conocido como "semifijo". Estos espacios no son estructuras estáticas como edificios, pero pueden servir como lugares que fomentan la interacción y el diálogo, que Osmon denomina "sociópetos", o como espacios que mantienen a las personas separadas, que él llama "sociófugos".

En esta misma línea Bourdieu (1997) sostuvo que este espacio es donde un individuo actuará (habitus) independientemente de su nivel de capital cultural. Un espacio público de alta calidad desempeña un papel unificador al permitir que el individuo, a mediante su "habitus", que es el principio que genera cohesión y unidad que traduce las cualidades inherentes y las interacciones de su situación en un modo de vida consistente, en otras palabras, un conjunto cohesivo de personas, bienes y

prácticas. Esto facilita que las personas se desenvuelven democráticamente y fortalece la esfera pública.

Desde Byblos, una ciudad en Líbano que data de más de 5000 aC, hasta las primeras urbes industriales y, finalmente, hasta el presente, se ha recopilado información y sabiduría sobre diversos tipos de comunidades humanas. En este aspecto, es relevante destacar que los enfoques empleados para examinar la vida en las ciudades han experimentado un progreso continuo con el tiempo. En muchas urbes, se han instaurado mecanismos para recolectar datos y se han implementado protocolos uniformes para efectuar análisis periódicos de la transformación del espacio público. Este enfoque proporciona un punto de partida para dialogar sobre políticas urbanas y establecer metas a lograr. En la actualidad, tras un largo período de falta de atención, el enfoque en la dimensión humana, planificación urbana se respalda con herramientas adecuadas y una valiosa experiencia adquirida en el campo.

En las elecciones, algunos candidatos han presentado propuestas para abordar la congestión del tráfico a través de la ampliación de vías más anchas, así como la implementación de proyectos como intercambiadores viales, puentes, rutas alternas y sistemas de tren de alta velocidad. Sin embargo, se ha prestado muy poca atención a la mejora de calles, barrios y espacios públicos de alta calidad. Esto refleja una lógica particular, la lógica modernista. Al respecto, Habermas (1985) plantea que la modernización del mundo de la vida no se debe únicamente a estructuras de racionalidad orientada a objetivos. Según Durkheim y Mead, las circunstancias de la vida se ven afectados por un proceso en el que se reflexiona sobre las tradiciones que han perdido su carácter casi innato, y se propagan normas de acción universales y valores generalizados que separan la acción comunicativa de contextos específicos y

limitados. Además, esta modernización es resultado de patrones de socialización que promueven el desarrollo de "identidades del yo" abstractas y fomentan la individualización de los individuos. Esta es, en líneas generales, la visión de la modernidad según los teóricos clásicos de la sociología.

### **c) Espacios públicos y calidad de vida**

Borja (2000) concibe la ciudad como un sistema compuesto por redes y una variedad de elementos. Estos elementos pueden abarcar desde calles y plazas hasta infraestructuras de transporte, áreas comerciales y espacios culturales. Son espacios de uso compartido que se han apropiado gradualmente por los peatones, permitiendo el paseo y el encuentro, da estructura a cada área de la ciudad y le proporciona significado. Asimismo, estos lugares representan el espacio tangible donde se expresa la diversidad cultural y social de la colectividad. En resumen, el espacio público desempeña un papel central en el urbanismo, la cultura urbana y la ciudadanía, ya que es un espacio que posee dimensiones físicas, simbólicas y políticas.

Además, señala que la calidad de la ciudad se ve reflejada en el espacio público, ya que este refleja tanto la calidad de vida de los ciudadanos como la calidad de su participación en la vida cívica.

La cultura del espacio público nos conduce a la idea de que todos los elementos que componen el entorno urbano deben ser tratados de manera versátil y beneficiosa para el espacio público, aprovechando sus ventajas y utilidad en su beneficio.

Gehl (2014) De la misma manera ratificó que cuando hay que elegir tipos de calles y soluciones de transporte, es importante empezar siempre por la dimensión humana. Las personas deben tener la capacidad de desplazarse con facilidad y en

condiciones de seguridad en las calles de la ciudad, ya sea a pie o en bicicleta. Además, es esencial dedicar una atención especial a los niños, adolescentes, adultos mayores y aquellos con discapacidades. Los objetivos fundamentales deben centrarse en la creación de espacios de alta calidad para el uso de las personas y en la garantía de condiciones seguras para los peatones.

Igualmente, se propone que la seguridad en una ciudad se puede mejorar al aumentar la cantidad de habitantes y visitantes en su entorno urbano. Si una ciudad desea fomentar la práctica de caminar entre sus residentes, debe proporcionar motivaciones, como distancias cortas para recorrer, espacios públicos agradables y una amplia gama de servicios accesibles. Estos elementos estimulan la actividad y la percepción de seguridad en el entorno urbano, ya que se cuenta con una mayor cantidad de observadores en los edificios circundantes, quienes muestran interés por las actividades que ocurren en la calle.

De la misma manera, se destaca la importancia de las políticas públicas orientadas hacia la promoción de la buena salud, y una de estas políticas cruciales es el fomento de caminar y sonreír en espacios públicos de calidad. Según el autor, la salud de una ciudad experimenta beneficios significativos cuando los individuos pueden desplazarse a pie o en bicicleta para llevar a cabo sus actividades cotidianas. Fomentar que la población integre caminar de forma orgánica en sus actividades diarias es un elemento fundamental de cualquier enfoque de salud pública que un gobierno dedicado al bienestar de la ciudadanía debería poner en práctica, lo que en última instancia contribuirá a elevar la calidad de vida de los habitantes.

De manera similar, se informa acerca de los logros obtenidos por ciudades que han sido administradas teniendo en cuenta el aspecto humano. En este contexto, se

pone énfasis en la evaluación de los resultados que han surgido de los esfuerzos por impulsar la movilidad peatonal y la vida urbana en ciudades que previamente estaban centradas en el automóvil, sin prestar atención a la dimensión humana. Durante las últimas décadas, estas mismas ciudades han implementado esfuerzos significativos para mejorar las condiciones del tránsito peatonal y la vida en la urbe.

Bourdieu (2007) señaló que el peatón es el lugar del habitus, pero teniendo en cuenta que se trata siempre de cuerpos “socializados” se puede decir que hay un segundo punto de partida, inseparable del primero: las instituciones.

De la misma manera, lo que se adquiere a través de la experiencia corporal no se trata de un conocimiento que se almacene, como si fuese una información que uno pueda mantener ante sí mismo. En cambio, es algo que uno llega a ser. En este contexto, la manera en que una persona se desplaza y se comporta físicamente denota un estilo particular de expresión, una forma específica de comunicarse, caminar y, por ende, de experimentar y pensar. En resumen, esto afecta la manera en que uno es y se presenta, especialmente en un entorno público.

Harris (1994) anunció que los seres humanos necesitamos estar cerca unos a los otros, necesitamos reírnos, jugar, bailar, cantar, besarnos etc., el espacio social es muy importante.

Minurvi (2018) indicó que entre sus principios rectores y sus resultados estratégicos del 2016 al 2036 para ciudades inclusivas para sus resultados estratégicos se tienen que los Espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, ecológicos y de calidad. Acciones en entornos urbanos que fomenten y salvaguarden la salud y la calidad de vida en la ciudad.

Igualmente, resalta que la gestión urbana ya no se centra en la resolución de desafíos relacionados con la rápida transición de zonas rurales a urbanas, sino en la mejora de la calidad de vida. La disposición compacta del espacio urbano busca favorecer la conectividad y una movilidad sostenible, al igual que garantizar la accesibilidad para todos y promover la salud en entornos urbanos. Asimismo, impulsa la integración social y espacial, la diversidad de usos del espacio en la ciudad y la eficiencia en la utilización de recursos.

El Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana de la CEPAL (2018) propone objetivos que incluyen la creación y promulgación de legislación a nivel nacional y local para garantizar la provisión adecuada de espacios públicos y su protección. Esto involucra no solo lugares públicos, sino también zonas verdes, parques, vías, cruces y rutas de transporte. Los aspectos fundamentales de esta normativa abarca la fijación de pautas de diseño urbano destinadas a fomentar espacios públicos que sean de alta calidad, inclusivos, capaces de resistir adversidades, seguros y que puedan ser utilizados por todas las personas. También se plantea la necesidad de contar con normativas urbanas que garanticen la provisión de espacios públicos de calidad y aseguren la protección de los espacios públicos existentes. Asimismo, se proponen regulaciones que asignen la gestión y el mantenimiento de los espacios públicos, respaldados por una institucionalidad que garantice estos procesos.

Gehl (2014) menciona que los recientes estudios realizados por ONU-Hábitat informan que las ciudades de los países en vías de desarrollo cuentan con una cuota muy reducida de territorio para destinar al espacio público, la conectividad y las calles. En ocasiones, se establece de forma que reduzca al mínimo la interconexión y la

circulación de individuos, lo que a su vez protege áreas de alta riqueza y favorece el uso del transporte en automóvil. Esto resulta en la asignación de trayectos inadecuados e insuficientemente planificados para los peatones.

Gehl (2014) menciona Joan Clos que ONU-Hábitat está convencido de que Ciudades para la gente contribuye a enriquecer el debate general acerca de la importancia de los espacios públicos como medio para incrementar la tolerancia, mejorar la calidad de vida y crear prosperidad para todos.

Las ciudades que logran elevar la calidad de vida de sus residentes suelen experimentar mayores niveles de bienestar y con frecuencia se destacan en términos de sostenibilidad. Estas urbes se esfuerzan por lograr una mayor igualdad social a través de enfoques que aseguran que un mayor número de residentes pueda acceder a bienes y espacios públicos, evitando al mismo tiempo la privatización de estos recursos, lo que conduce a una mejora en la calidad de vida de la población en su conjunto. Un indicador de su compromiso con la mejora de la calidad de vida es su enfoque en reevaluar el concepto de "público" y en proporcionar más zonas verdes, parques, infraestructuras recreativas y otros espacios públicos.

Según Delgado (2011) menciona que el espacio público como lugar es el espacio físico que es o se espera que sean los exteriores de la vida social: la calle, el parque, la plaza, etc. Es el espacio materializado que no se conforman con ser una mera sofisticación conceptual de los escenarios en los que desconocidos totales se encuentran y hacen una coexistencia singular.

Desde otra perspectiva, Medina (2012) afirma que el crecimiento del parque automotor da lugar a políticas públicas enfocadas a facilitar el uso de este mismo, haciendo una dependencia de este modo de transporte. A mayor nivel de posesión de

automóviles, genera mayores problemas de tránsito. Este hecho crea una presión pública y política.

Así mismo menciona que, por otra parte, a nivel urbano, el mayor uso del automóvil ha derivado en un incremento del tráfico vehicular y con ello los tiempos de traslado. Esto repercute en grandes pérdidas de tiempo que a su vez se traducen en pérdidas económicas tanto de los individuos como de las ciudades. Esto erosiona las ventajas económicas y sociales de vivir en las urbes, limitando el crecimiento y desarrollo económico de las ciudades, y con ello reduciendo la calidad de vida de sus residentes.

ONU-Hábitat (2018) El enfoque central de la gestión urbana no radica en abordar problemas relacionados con la transición rural-urbana de manera rápida, sino en la búsqueda del progreso de la calidad de vida, la reducción de las disparidades sociales y la consecución de la sostenibilidad en los entornos urbanos.

Estos espacios públicos son seguros, inclusivos, ecológicos y de alta calidad, así como las iniciativas urbanas que fomentan la salud y mejoran la calidad de vida en entornos urbanos.

Fomentar la seguridad, la participación, la unión social y espacial, la solidaridad, las interacciones entre diferentes grupos, la formación de una conexión y sentido de pertenencia, y el aumento de la calidad de vida en áreas urbanas a través de la gestión del espacio público y el diseño urbano.

En esta perspectiva, se hace hincapié en que el espacio común y la adaptación de las instalaciones públicas ya existentes para actividades laborales pueden desempeñar un papel en la disminución de la criminalidad. Un espacio público bien

mantenido fomenta un sentimiento de identidad y pertenencia en las comunidades, lo que ha demostrado ser eficaz en la lucha contra el crimen, como se ha evidenciado en diversos informes de ONU-Hábitat sobre la mejora de las ciudades cuando se centran en las necesidades de los peatones.

ONU-Hábitat (2018) La paridad confirma que la inversión más eficaz en términos de programas sociales sería en la mejora de los espacios públicos. El Índice Básico de Prosperidad de la Ciudad (CPI) es una herramienta innovadora basada en un análisis espacial. La disponibilidad del CPI ofrece diversas herramientas y nuevos indicadores, como la conectividad de las vías, los espacios públicos y la concentración económica, los cuales proporcionan distribuciones geoespaciales más comprensibles y respaldan la toma de decisiones.

La Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis (2018) ha señalado que la buena calidad de vida se origina a partir de diversas dimensiones de la vida social que influyen en las comunidades, las familias y los individuos, tales como la vitalidad, las relaciones interpersonales, la productividad y la sostenibilidad. Se ha escrito mucho acerca de cómo evaluar la calidad de vida, y un indicador fundamental es el Índice de Desarrollo Humano. En el enfoque adoptado en este documento, la calidad de vida se ve afectada por una serie de factores, incluyendo la sostenibilidad, la cohesión social, el bienestar económico y la igualdad de género.

## CAPITULO II

### AMBITO Y AREA DE LA INVESTIGACION

#### 2.1. Aspectos socio culturales

La problemática socio cultural es amplia y compleja, está relacionada con el desarrollo del proceso histórico por el que ha transitado la ciudad, el mismo que ha determinado que se tenga una gama sui géneris y basta de manifestaciones socioculturales.

##### 2.1.1 *Demografía*

Gerencia C.H. (2018) informa que el Centro Histórico de Cusco ha experimentado un marcado proceso de despoblamiento. Según los datos recopilados en los censos de población de 1981 y 1993 del INEI, en 163 manzanas del centro habitaban 27,106 personas en 1981. Esta cifra disminuyó a 24,846 personas en 1993 y alcanzó su punto más bajo en 1997 con 16,355 habitantes. En comparación con el distrito de Cusco, la población del Centro Histórico representaba el 26.6%, mientras que, en relación con la ciudad, era del 9.4% (Catastro de Guamán Poma, "Crónicas Urbanas", 1998 Cusco).

Los datos proyectados por el Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco indican que la población continuó descendiendo y se estima que para el año 2003 había disminuido a alrededor de 15,000 habitantes. Este fenómeno de despoblamiento ha generado la urgente necesidad de implementar medidas que fomenten la repoblación del área. Entre las principales causas identificadas para el despoblamiento del Centro Histórico de Cusco se encuentran las siguientes:

El aumento de la actividad turística ha llevado a una concentración de la oferta y demanda de servicios turísticos en el Centro Histórico, resultando en una disminución de la población debido al desplazamiento del uso residencial. Cada año, se registra un

incremento de alrededor de 1000 camas destinadas a servicios de hospedaje, lo que significa que aproximadamente 10 propiedades se transforman en hostales anualmente.

La disminución de la calidad de vida en el Centro Histórico de Cusco se atribuye a diversos problemas, como la tugurización, el hacinamiento, el abandono de viviendas, la insuficiencia de servicios básicos, la congestión vehicular, la contaminación y la falta de áreas verdes. Simultáneamente, se ha observado un aumento en el número de centros educativos y alumnos en la zona. Según datos del Ministerio de Educación, la población escolar actual en el Centro Histórico de Cusco es de 41,966 estudiantes, con 15,835 alumnos de institutos superiores. Esto ha resultado en el desplazamiento de muchas familias que ocupaban inmuebles para dar paso a la instalación de nuevos centros educativos.

Actualmente, existen 167 establecimientos educativos en el Centro Histórico de Cusco, siendo los particulares los más destacados, representando el 74% del total, según la Dirección Departamental del Ministerio de Educación. Sin embargo, gran parte de la infraestructura educativa carece de adecuación y presenta deficiencias. Este panorama contribuye a un aumento en la movilidad de la población y en el flujo de viajes, generando un deterioro adicional en esta sección de la ciudad.

El estudio de origen y destino realizado en 1999 por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad revela que el promedio de viajes diarios de alumnos desde el resto de la provincia hacia el Centro Histórico de Cusco es de 32,832, lo que representa el 27% del total de viajes en la ciudad. Es importante destacar que el principal problema identificado en el sistema educativo del Centro Histórico es la ausencia de enseñanza en aspectos de identidad cultural y conservación del Patrimonio.

En términos generales, la tasa de analfabetismo para el distrito es del 7.20% de la población, siendo más alta en el caso de las mujeres, alcanzando el 10.40%. La tasa de escolaridad es del 84.97%, lo que significa que, de cada 100 niños en edad escolar, 85 asisten a las aulas.

La densidad promedio del Centro Histórico del Cusco es de 146 hab./Has. Los sectores más densamente poblados son las zonas de Arcopata y Nueva Alta donde se estima una densidad de 300 hab./Has, mostrando altos niveles de hacinamiento y tugurización, seguido del sector de San Pedro y el Mercado Central con 265 hab./Has. (Origen y Destino. Dirección Tránsito de la Municipalidad de Cusco.1999) El terremoto de 1950 puso en evidencia el alto grado de tugurización del Centro Histórico. Sectores de población que se quedaron sin vivienda, se desplazaron a la periferia de la ciudad, formando nuevas urbanizaciones y asentamientos humanos que no cesan de crecer. La población flotante diaria es de aproximadamente 100,000 personas que vienen al Centro Histórico de Cusco entre estudiantes, trabajadores, turistas, usuarios de comercios, de servicios financieros y tramitadores documentarios.

### **2.1.2. Área de investigación**

El área de investigación se centra en el ámbito del espacio público y la movilidad peatonal dentro del centro histórico de la ciudad de Cusco durante el periodo comprendido entre los años 2019 y 2021.

## **2.2. Ubicación**

El ámbito de investigación abarca el centro histórico de Cusco, reconocido como la Capital Histórica de Perú y sede del distrito, la provincia y el departamento que comparten su denominación. Ubicada en el sureste de Perú, en la región de los Andes centrales, esta



### **2.2.3. *Altitud***

La ciudad del Cusco se encuentra a una altura en promedio de 3399 msnm.

### **2.2.4. *Superficie***

Comprende una superficie de 245.63 hectáreas y un perímetro de 11460.81 m.

El ámbito urbano contiene 153 manzanas, que representan el 80% de la ocupación del suelo; es decir, el espacio público de calles y plazas corresponde sólo al 20% del área.

### **2.2.5. *Población***

La población en esta área se estima en alrededor de 73,557 habitantes, los cuales se reparten entre el núcleo central y los barrios tradicionales de San Blas (Tococachi), Santa Ana (Carmenqa) y San Cristóbal (Qolqanpata). La densidad promedio de población en el sector histórico es de aproximadamente 68.69 habitantes por hectárea.

### **2.2.6. *Vivienda***

En el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, las edificaciones destinadas a uso residencial están sufriendo un proceso de cambio de uso y en algunos casos transformaciones en su estructura física. Se han generado calles y zonas de uso comercial que afectan la habitabilidad residencial del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

Existe en toda el área del Centro Histórico de la ciudad del Cusco un total de 20,071 viviendas, la mayor parte de las cuales son independientes (21%) y tienen una calidad aceptable (35%). El material predominante en las paredes de los inmuebles es el adobe (64%) y la cobertura de teja (72%). Muchas de las viviendas se encuentran en

un régimen de tenencia irregular (64%) y sufren una condición de hacinamiento medio (90%). Un 4% de estas viviendas se encuentra en estado ruinoso.

#### **2.2.7. Infraestructura y servicios básicos**

Las instalaciones de redes de servicios de agua potable y desagüe en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se encuentran, en gran medida, en estado obsoleto, debido a su antigüedad y falta de mantenimiento.

La ciudad del Cusco no tiene un sistema diferenciado de evacuación de aguas pluviales y aguas servidas, pues ambas discurren por una misma red y desembocan en la cuenca del río Watanay.

#### **2.2.8. Movilidad urbana**

El Centro Histórico del Cusco, debido a su alto grado de concentración de actividades públicas y privadas, representa en la actualidad un espacio de paso y destino obligado en el sistema de movilidad, ya sea mediante el uso del transporte motorizado en sus diversos modos o a través de caminatas, hecho que genera congestión si se toma en cuenta la cantidad de desplazamientos.

El intenso tráfico del transporte público, privado y logístico, así como los terminales terrestres, informales, impactan negativamente en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. En este contexto del sistema vial del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, el 60% (120 Km aproximadamente) se encuentra en estado de regular conservación. El uso tradicional de estacionamientos es solamente de carácter horizontal en vías públicas y no existen espacios específicos para estacionamientos. No se cuenta con un Plan de Transporte Urbano, existiendo solamente el Plan de Rutas al 2022 (Gerencia de Tránsito, vialidad y transporte de la municipalidad provincial del Cusco).

### **2.2.9. Imagen urbana**

Muchos de los ambientes urbanos se encuentran desbordados por funciones y actividades que afectan su calidad espacial, ambiental y paisajística. El déficit de mobiliario urbano, la inadecuada iluminación complementaria, la proliferación de avisaje comercial, el poco control sobre el tendido y la permanencia de cableado aéreo (a pesar que el Plan Maestro – 2005, contempla en su octava disposición transitoria, la eliminación de toda conexión y red aérea, como acción inmediata para la recuperación de la imagen urbana del Centro Histórico de la ciudad del Cusco), así como el mal estado de conservación de fachadas y cubiertas de las edificaciones en general, tienen como consecuencia la degradación, deterioro y distorsión de la imagen urbana del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, haciendo que una gran cantidad de espacios públicos se perciban como zonas peligrosas, y contaminadas, sobre todo en los barrios de Santa Ana y San Pedro y el sector de Pumaqchupan.

El negativo impacto de las laderas circundantes y sectores degradados, principalmente por proliferación de edificaciones ilegales, junto a los factores antes mencionados, provoca la reducción del valor de la oferta paisajística del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, expresada tanto en valores arquitectónicos como sociales, al constituir una degradación visual del entorno paisajístico del Centro Histórico del Cusco.

### **2.2.10. Economía y turismo**

La economía del Centro Histórico de la ciudad del Cusco se fundamenta principalmente en el crecimiento de la actividad turística, generando una expansión de las actividades del sector no transable: comercio y servicios, que representan el 42% y 35%, respectivamente, siendo los más representativos del Centro Histórico de la ciudad

del Cusco. Se debe destacar que, en su mayoría, estas actividades generan empleo informal.

La concentración de actividades económicas dentro de un mismo predio y el subarrendamiento de espacios, especialmente en el Núcleo del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, produce desorden y una inadecuada prestación de servicios, habiéndose encontrado hasta 08 actividades en un mismo predio.

### ***2.2.11. Social***

Por otro lado, la problemática del comercio ambulatorio sindicalizado y no sindicalizado, así como el creciente número de ambulantes que ocupan las principales calles y avenidas, concentrados principalmente, generan caos y desorden, afectando negativamente la funcionalidad del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

#### **2.2.11.1. Centro Histórico**

##### **a. El Valor Cultural y Arquitectónico de los Centros Históricos**

Los núcleos históricos representan joyas urbanas que encapsulan la abundancia cultural, histórica y arquitectónica de una localidad. Estos espacios no solo presencian el desarrollo de una comunidad a lo largo de los años, sino que también reflejan la identidad y esencia de la sociedad. Un claro exponente de esta riqueza patrimonial es el centro histórico, que se erige como el núcleo simbólico y palpable de una ciudad. Es el caso de nuestro ámbito de estudio se circunscribe en el casco monumental del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

### **b. La Arquitectura como Narradora**

El centro histórico, a menudo, se distingue por su arquitectura única que fusiona estilos de diferentes épocas, es el caso de la época inca y la época colonial. Edificaciones centenarias, plazas adoquinadas y callejones estrechos dan vida a una narrativa visual que conecta el pasado con el presente. La arquitectura no solo es estética, sino que también cuenta la historia de la evolución social, económica y política de una región.

### **c. La Conservación como Responsabilidad**

La preservación de los centros históricos es una responsabilidad compartida entre los ciudadanos, las autoridades locales y la sociedad en general. La restauración cuidadosa de edificios antiguos, la revitalización de espacios públicos y la promoción de actividades culturales contribuyen a mantener viva la herencia del centro histórico. Además, la conservación de estos lugares no solo impulsa el turismo, sino que también fomenta un sentido de pertenencia y orgullo entre los habitantes locales.

### **d. Retos y Soluciones**

Sin embargo, los centros históricos enfrentan desafíos significativos, como la presión urbanística, la contaminación y el envejecimiento de las infraestructuras. Es crucial abordar estos problemas con enfoques sostenibles que equilibren el desarrollo moderno con la preservación del patrimonio. La implementación de políticas urbanas conscientes y la participación activa de la comunidad son esenciales para garantizar la viabilidad a largo plazo de los centros históricos. (UNESCO, 2009)

### **e. Espacios públicos**

Los espacios públicos desempeñan un papel fundamental en el tejido social de las comunidades urbanas. Son lugares donde la vida comunitaria florece, fomentando la interacción social, el bienestar emocional y la construcción de identidad local. Estos espacios, que abarcan desde parques y plazas hasta calles peatonales, no solo sirven como lugares de encuentro, sino que también contribuyen significativamente a la calidad de vida de los ciudadanos.

### **f. La Importancia Social de los Espacios Públicos**

Los espacios públicos son vitales para la creación y el mantenimiento de una comunidad cohesionada. Al proporcionar entornos donde las personas pueden interactuar de manera informal, se fortalecen los lazos sociales y se fomenta un sentido de pertenencia. Además, estos lugares son escenarios para eventos culturales, actividades recreativas y expresión artística, enriqueciendo la vida comunitaria y promoviendo la diversidad.

### **g. Diseño Sostenible para Espacios Públicos**

El diseño de espacios públicos juega un papel esencial en su utilidad y atractivo. Un diseño bien pensado considera aspectos como la accesibilidad, la seguridad, la sostenibilidad ambiental y la inclusión. La integración de elementos naturales, mobiliario urbano funcional y tecnologías sostenibles puede transformar un espacio público en un lugar acogedor y respetuoso con el medio ambiente. Gehl, J., & Svarre, B. (2013).

### CAPITULO III

## CARACTERÍSTICAS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD PEATONAL EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO

### 3.1. Espacio público del centro histórico del Cusco

#### *3.1.1. Las veredas como concepto para el ciudadano del Cusco*

Las veredas son caminos estrechos, generalmente pavimentados o adoquinados, que se encuentran a lo largo de las calles o carreteras y están destinados para el tránsito de peatones. También se les conoce como aceras, banquetas o pasajes para peatones. Las veredas son una parte importante de la infraestructura urbana, ya que proporcionan un espacio seguro y separado del tráfico vehicular para que las personas caminen, corran o se desplacen de manera segura por las ciudades y pueblos.

Las veredas suelen estar elevadas con respecto al nivel de la calle para proporcionar una clara separación entre los peatones y vehículos. Además, a menudo están equipadas con elementos como semáforos peatonales, señales de tráfico y rampas de acceso para personas con movilidad reducida, como sillas de ruedas o cochecitos de bebé.

Las veredas desempeñan un papel importante en la planificación urbana y en la creación de entornos más amigables para los peatones, fomentando la movilidad sostenible y reduciendo la dependencia del automóvil. También contribuyen a la seguridad vial y al bienestar de la comunidad al proporcionar un espacio seguro y conveniente para que las personas se desplacen a pie.

Las veredas son espacios públicos, por lo que las autoridades son las encargadas de su mantenimiento adecuado y de mantenerlas en buenas condiciones. Los ciudadanos opinan sobre las veredas lo siguiente:

- Las aceras son angostas porque las viviendas ya están hechas e impiden el ampliamiento de las veredas (P.R.G. 19 años).
- Las aceras son angostas porque se procura conservar las calles históricas y las veredas no se pueden ampliar. (H.A.A 22 años).
- Las aceras son angostas porque hay calles que tienen veredas amplias, pero también hay calles angostas que causan un peligro a los peatones al transitar ejemplo: la calle tres cruces de oro. (B.C.M. 21 años).

Las respuestas muestran que muchas de las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco son angostas. Esto se debe a diversas razones, como la preservación de las calles históricas y la falta de espacio para ampliar las veredas. La estrechez de las veredas puede crear dificultades para los peatones, ya que a menudo se ven obligados a compartir el espacio con otros transeúntes y, en algunos casos, con el tráfico vehicular.

La estrechez de las veredas puede ser un desafío para la movilidad de las personas en el Centro Histórico, especialmente en zonas concurridas. Este es un aspecto importante a considerar en el mantenimiento y la planificación urbana de la ciudad para garantizar la comodidad y seguridad de los peatones.

Los entrevistados, también mencionan que existe diferencias en las dimensiones de las veredas, no existe una homogenización en las veredas, aspecto que perjudica el tránsito vehicular y pone en peligro la vida de los transeúntes.

### ***3.1.2. Las veredas como espacio de encuentro entre personas***

Las veredas, también conocidas como aceras, es un espacio importante de encuentro de personas en las áreas urbanas. Estas áreas peatonales juegan un papel fundamental en la vida cotidiana de las ciudades, ya que son lugares donde las personas se cruzan, interactúan y se detienen para diversas actividades. También son espacios de socialización, comercio, actividades recreativas, eventos públicos, descanso, observación, acceso a servicios públicos, podemos manifestar como resumen que las veredas no solo son espacios de tránsito, sino también espacios de encuentro y convivencia en las áreas urbanas. Contribuyen a la vitalidad y la vida social de la ciudad al facilitar la interacción entre las personas y proporcionar oportunidades para disfrutar de la comunidad y el entorno urbano. Al respecto los entrevistados manifiestan lo siguiente:

- No proporcionar suficiente espacio para que las personas se reúnan por el mismo motivo que la pregunta anterior, esto interrumpirá el flujo de personas. (P.R.G. 19 años).
- No ofrecen un espacio suficiente para el encuentro entre personas porque, hay muchas calles que tienen las veredas angostas y las personas se ven obligados a caminar por las pistas. (B.C.M. 21 años).

La opinión generalizada entre las respuestas proporcionadas es que las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco no brindan un espacio adecuado para el encuentro entre personas. Las razones principales para esto incluyen la estrechez de las veredas, que solo permiten el paso de un número limitado de personas a la vez, lo que dificulta el encuentro y la interacción entre grupos grandes de personas. También se

menciona que, en algunas calles, las personas se ven obligadas a caminar por las pistas debido a la falta de espacio en las veredas, lo que puede ser peligroso.

Sin embargo, también hay algunas respuestas que indican que las veredas permiten el diálogo entre amigos y la comunicación entre las personas, lo que sugiere que, en ciertas circunstancias, las veredas pueden ser utilizadas para el encuentro entre personas. En general, parece que la estrechez de las veredas es un desafío significativo en el Centro Histórico de Cusco en lo que respecta al encuentro entre personas y al tránsito peatonal.

Estas respuestas significan que las veredas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco no cumplen con las condiciones para una interacción social entre personas. Es decir que las veredas son angostas y no cumplen dicho objetivo.

Para aclarar, las aceras en el centro histórico de la ciudad del Cusco no proporcionan un espacio adecuado para que los peatones se desplacen, ya que son estrechas y, en algunos lugares, inaccesibles. Esto demuestra que el espacio público en el centro histórico de la ciudad no cuenta con áreas de encuentro y no permite a las personas recorrer y permanecer en la ciudad, lo que afecta negativamente la calidad de vida de sus residentes. Esto coincide con la teoría de Gehl, que sostiene que, en ciudades con aceras más anchas, se crean nuevas oportunidades para explorar y disfrutar la ciudad.

Las veredas son muy angostas y están en mal estado por la falta de mantenimiento y las respuestas son las siguientes.

Estas respuestas indican que la condición o calidad de las aceras no permite que los peatones se desplacen libremente.

En cuanto al espacio para que las personas se encuentren, la mayoría de los entrevistados están de acuerdo en que no es adecuado debido a la estrechez de las aceras, lo que podría dificultar el paso de las personas. Sin embargo, dos de los entrevistados opinan que sí es adecuado, ya que consideran que la comunicación entre las personas es importante a continuación.

- La calidad o condición de las veredas es regular porque no se propicia por su mantenimiento y los transeúntes tampoco se preocupan en conservarla. (H.A.A. de 22 años).
- El estado de las veredas es regular porque hay veredas en muy mal estado y tienen muchos huecos y causan un peligro a las personas. (B.C.M. de 21 años).
- El estado de las veredas es regular porque algunas son muy angostas o están en mal estado o también apenas se están construyendo (M.S.N.M. de 30 años)

La evaluación del estado de las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco varía según las respuestas proporcionadas: Algunas personas consideran que la calidad es regular debido a la falta de mantenimiento y construcción parcial de las veredas. Otros opinan que la calidad es mala, citando problemas como la estrechez de las veredas y la presencia de huecos, algunos mencionan que la calidad es buena en ciertos lugares, pero que el gobierno local debe tomar medidas para mejorarlas. También se señala que la calidad es regular debido a la falta de asfalto en algunas calles y la resbaladidad en el centro de la ciudad también se menciona que la calidad es heterogénea, lo que sugiere que hay variabilidad en el estado de las veredas en diferentes áreas.

Entonces podemos concluir que la calidad de las veredas en el Centro Histórico de Cusco es un tema que varía según la ubicación y el mantenimiento, pero en general, se mencionan desafíos en cuanto a su estado y necesidad de mejorarlas.

Estas respuestas indican que las aceras no cumplen con los requisitos necesarios para permitir el desplazamiento seguro de los peatones; En ocasiones, la falta de mantenimiento aumenta el riesgo de accidentes.

Con relación a la condición o calidad de las veredas la mayoría de los entrevistados manifestaron que son regulares, malos y muy malos.

Con relación a transitar con comodidad en las veredas, los entrevistados coincidieron en su mayoría que no es posible transitar con facilidad debido a que son muy angostas, hay obstáculos como carteles publicitarios, y comerciantes ambulantes; a continuación, las respuestas.

- No se puede transitar con comodidad en las aceras porque hay muchas incomodidades de lo social, auditivo y el espacio reducido no permite interactuar con sus semejantes. (PRG de 19 años).
- No es posible caminar con comodidad por las aceras porque tanto en las calles no, por los ambulantes, postes de alumbrado público y carteles de los negocios. (RGE de 24 años).

La mayoría de las respuestas indican que no es posible caminar con comodidad por las veredas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco debido a varios factores:

En primer lugar se tiene la estrechez de las veredas y seguidamente la presencia de ambulantes en las aceras también tenemos la interferencia de postes de alumbrado público y carteles de negocios en las veredas, así como también el ruido generado por

los automóviles y los negocios cercanos, cabe recalcar la preocupación es mayor por la seguridad y delincuencia, los vecinos también señalan que el intenso tráfico peatonal y vehicular en el Centro Histórico causan un deterioro en la infraestructura.

Estos factores hacen que muchas personas sientan que no pueden transitar con comodidad en las veredas de la ciudad. Sin embargo, hay una respuesta que sugiere que es posible transitar con comodidad a pesar de las condiciones adversas. En general, parece que la comodidad al transitar por las veredas del Centro Histórico de Cusco puede variar según la percepción y la experiencia individual.

Estas respuestas nos dan a entender que las veredas no cumplen con las condiciones para la transpirabilidad del peatón. La mayoría de los entrevistados concuerdan en la gran importancia del uso de las veredas, ya que les brindan seguridad para transitar.

Las respuestas son las siguientes:

- El uso de las aceras en mi barrio es muy importante porque permite el desplazamiento día a día. (HAA de 22 años).
- El uso de las aceras en mi barrio es muy importante porque es una forma de seguridad o caminar seguramente sin temor a que los carros o motos te atropellen o que pase algún accidente (MBS de 19 años)

Las respuestas indican que el uso de las aceras en sus barrios es por la seguridad que se les brinda, especialmente para los niños, y ayudan a evitar accidentes.

Las veredas son esenciales para el desplazamiento diario y el tránsito seguro de peatones, así mismo las veredas sirven como límite entre la carretera y el espacio peatonal, lo que contribuye a la seguridad. Proporcionan lugares para encontrarse con

otras personas y socializar. El uso de las veredas contribuye a evitar accidentes y colisiones con vehículos.

En general, las veredas se consideran un elemento fundamental en la vida diaria de los encuestados y sus familias debido a su importancia para la seguridad y la movilidad.

Estas respuestas indican que caminar por las veredas proporciona una sensación de seguridad y comodidad. En otras palabras, las veredas deberían considerarse las rutas más cruciales para el tránsito peatonal.

### ***3.1.3. Mobiliario urbano***

Entiéndase como mobiliarios, la infraestructura que es colocada por las autoridades locales o de los propios vecinos con el propósito de generar comodidad a los transeúntes o a los propios vecinos, esta infraestructura pueden ser bancas públicas, espacios de descanso y otra que pueden ayudar y poner cómodo al transeúnte.

Con relación al mobiliario urbano con que cuenta los espacios públicos en el Centro Histórico, los entrevistados coincidieron que son insuficientes, y que carecen de mantenimiento. A continuación, las respuestas nos indican lo siguiente:

- Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuenta el Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque por la corrupción, por la ineficiencia de las autoridades y por el poco conocimiento de los ciudadanos para la protección adecuada. (PRG de 19 años, 2021).
- Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuenta el Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque no están en todos los lugares de la ciudad, solo están en la plaza (CCPR de 20 años)

El mobiliario urbano en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es insuficiente y que existen diversas deficiencias en cuanto a su cantidad y calidad. Algunos de los motivos señalados para esta insuficiencia incluyen la falta de tachos de basura, la ausencia de bancas, la presencia de mobiliario en mal estado y la limitación de espacio en algunas áreas.

También se mencionan problemas adicionales, como la corrupción, la ineficiencia de las autoridades y la falta de conciencia ciudadana para la protección y el mantenimiento adecuado del mobiliario urbano.

La opinión generalizada es que se requiere una mejora en el mobiliario urbano en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco para satisfacer las necesidades de los ciudadanos y mejorar la calidad de vida en los espacios públicos.

Estas respuestas sugieren que la cantidad de mobiliario urbano en el Centro Histórico es insuficiente, lo que refleja la falta de un espacio urbano de alta calidad para los residentes.

En cuanto a la cuestión planteada, los entrevistados estuvieron de acuerdo en que no se dispone de mobiliario apropiado para protegerse de la radiación solar. Las respuestas fueron las siguientes:

- No se encuentra disponible el equipamiento urbano necesario para resguardarse de la exposición al sol. (PRG de 19 años).

Las respuestas indican que la percepción general es que no se encuentra disponible el equipamiento urbano necesario para resguardarse de la exposición al sol en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Esto sugiere que las personas sienten que

la falta de opciones de sombra o protección solar en los espacios públicos es un problema en la zona.

La ausencia de mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares puede ser una preocupación importante, especialmente en una región donde la exposición excesiva al sol puede tener efectos negativos en la salud y el confort de las personas que transitan por el área. Esto podría incluir la falta de bancas con sombra, áreas de descanso o estructuras diseñadas para proporcionar protección solar.

Estas respuestas indican que en el Centro Histórico no hay suficiente mobiliario diseñado para proteger a las personas de la radiación solar, lo que sugiere que las autoridades locales no priorizan la salud de los peatones en este aspecto.

Estas respuestas señalan que en el Centro Histórico no hay mobiliario suficiente diseñado para proteger a las personas de la lluvia, lo que sugiere que las autoridades locales no priorizan la comodidad y la protección de los peatones en caso de condiciones climáticas adversas. Los encuestados también manifiestan sobre los mobiliarios, lo siguiente:

- No está presente el mobiliario apropiado para resguardarse de la lluvia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. (PRG de 19 años).

Las respuestas indican que la percepción general es que no está presente el mobiliario apropiado para resguardarse de la lluvia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Esto sugiere que las personas sienten que la falta de opciones para resguardarse de la lluvia en los espacios públicos es un problema en la zona.

La ausencia de mobiliario adecuado para la protección de las lluvias puede ser una preocupación importante, especialmente en una región donde las lluvias pueden ser

frecuentes y fuertes. Esto podría incluir la falta de estructuras cubiertas, refugios o áreas resguardadas donde las personas puedan protegerse de la lluvia mientras transitan por la ciudad.

Estas respuestas nos dan a entender que para la protección de lluvias no existe un mobiliario urbano es decir que los espacios públicos carecen de protección para los peatones ante la presencia de lluvias.

Las respuestas indican que la mayoría de los entrevistados considera que no hay suficiente mobiliario adecuado para el descanso en el Centro Histórico, aunque también hubo quienes afirmaron lo contrario. Esto sugiere una falta de consenso sobre la disponibilidad de mobiliario para el descanso en la zona aquí las respuestas:

- Si existe un mobiliario adecuado para el descanso porque solo por partes, por ejemplo, las plazas y algún Centro Educativo, centro de Salud y parques. (PRG de 19 años).
- No existe el mobiliario adecuado para el descanso ejemplo a excepción de las plazas que cuentan con bancas, los paraderos, los centros comerciales privados son insuficientes. (MSNM de 30 años).

Las respuestas proporcionadas muestran una variedad de opiniones sobre la existencia de mobiliario adecuado para el descanso en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco:

Algunas personas consideran que sí existe mobiliario adecuado para el descanso, especialmente en plazas y parques donde se encuentran bancos.

Otras personas opinan que no existe mobiliario adecuado para el descanso, citando problemas como la falta de bancas en lugares accesibles, bancas en mal estado y la necesidad de sombrillas o paraguas en el centro y paraderos.

También se menciona que en algunos lugares el mobiliario está diseñado de manera deficiente.

Se señala que los centros comerciales privados pueden ofrecer opciones de descanso, pero que son insuficientes en comparación con las necesidades de la ciudad.

En general, parece que la existencia y calidad del mobiliario para el descanso varía según la ubicación y el tipo de espacio público en el Centro Histórico de Cusco.

Las respuestas sugieren que la falta de mobiliario adecuado para el descanso de los peatones es evidente, y cuando se encuentra, suele estar limitado a áreas como plazas o parques, que a menudo están en condiciones regulares.

#### ***3.1.4. Áreas verdes***

Las respuestas reflejan que la mayoría de los entrevistados consideran que las áreas verdes en el Centro Histórico son insuficientes, expresando preocupación por la falta de información sobre las dimensiones de estas áreas. Algunos, en cambio, opinaron que son suficientes en seguida se tiene las respuestas.

- La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay parques libres con áreas verdes. (ZAZ de 27 años).
- La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque en algunos sectores no hay o quieren construir edificaciones y no hacer más áreas verdes (SCI de 22 años)

- La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no se ven mucho, deberían existir más áreas verdes para tener una mente sana y respirar aire puro. (MSR de 27 años)

Las respuestas reflejan una variedad de opiniones sobre la cantidad de áreas verdes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco:

Algunas personas consideran que la cantidad de áreas verdes es insuficiente y que no existen áreas verdes en el Centro Histórico por otro lado mencionan que la cantidad de áreas verdes es insuficiente debido a la urbanización y la falta de parques libres con áreas verdes así mismo algunos no están seguros acerca de la cantidad de áreas verdes debido a la falta de conocimiento o la limitada exploración de la ciudad, en contraste, algunas personas opinan que la cantidad de áreas verdes es suficiente y mencionan la presencia de parques con árboles y jardines en ciertas áreas.

También se menciona la importancia de cuidar las áreas verdes existentes, en general, parece haber preocupaciones sobre la cantidad de áreas verdes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, con opiniones variadas sobre si son suficientes o insuficientes para las necesidades de la ciudad y sus habitantes.

Las respuestas indican que la cantidad de áreas verdes en el Centro Histórico es insuficiente y que su aumento es necesario para mejorar la calidad de vida de los residentes.

Las respuestas de los entrevistados reflejan que la importancia de los espacios verdes es valorada de manera diversa, pero en su mayoría, se considera que estos espacios son de gran importancia para la calidad de vida de los peatones.

- Las áreas verdes para mí y mi familia son, algo importante por la recreación que brindaría, y la ayuda a mejorar el aire limpio. (PRG de 19 años).
- Las áreas verdes para mí y mi familia son importantes porque son espacios de esparcimiento y recreación. (HAA de 22 años).
- Las áreas verdes para mí y mi familia son importantes porque nuestra ciudad está presentando mucha contaminación que en un futuro nos producirá enfermedades por falta de áreas verdes. (SCI de 22 años)
- Las áreas verdes para mí y mi familia son, importante porque para salir su casa los fines de semana son lugares para poder descansar o fines de semana familiar (CCPR de 20 años)
- Las áreas verdes para mí y mi familia son, muy importante porque es importante tener contacto con la naturaleza además que ayuda al mantenimiento de un ambiente saludable (MSNM de 30 años)

Las respuestas indican que las áreas verdes para mí y mi familia son, considerados importantes por muchas personas y sus familias en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, ya que valoran estos espacios por varias razones, tales como la recreación y esparcimiento para las familias y los niños, la mejora. de la calidad del aire y el entorno, el descanso y relajación, los beneficios para la salud mental y física, y la contribución a un ambiente saludable y sostenible. Sin embargo, también hay personas que no están seguras acerca de la importancia de los espacios verdes o que mencionan que no salen con frecuencia a disfrutar de ellos. En general, parece haber una apreciación por la presencia de áreas verdes en el entorno urbano.

Estas respuestas nos dan a entender que es muy importante la presencia de áreas verdes para el disfrute de los habitantes del Centro Histórico y así lograr una mejora calidad de vida.

### ***3.1.5. Los parques, espacios abiertos y recreativos***

Los parques urbanos suelen estar situados en el centro de los grandes núcleos urbanos y son el pulmón natural de la ciudad. Por lo general, los parques urbanos cuentan con elementos recreativos, iluminación y áreas públicas, aunque el número de instalaciones siempre depende del presupuesto invertido. Nunca deben faltar los aspectos naturales propios de su esencia, como amplias zonas verdes o senderos señalizados y separados por la vegetación.

Los espacios abiertos públicos son los lugares donde todos tienen derecho a existir y moverse, porque es nuestro espacio común.

Se señala que el espacio público aparece como un ambiente moderno, abierto a las diversas motivaciones de las personas involucradas en él, además, es en estos ambientes donde la persona se desarrolla y los espacios muchas veces reflejan apertura y libertad.

Tomando en consideración lo señalado conceptualmente, ponemos a consideración la concepción que tienen los pobladores, los mismos que señalan lo siguiente:

- Los parques y lugares para actividades recreativas son muy importantes porque son para la distracción de los niños. (Z.A.Z. de 27 años).
- Los parques y áreas recreativas son muy importantes porque son donde uno pasa en familia. (R.G.E. de 24 años).

Las respuestas reflejan que los parques y áreas recreativas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco son considerados importantes para muchas personas y sus familias. Esto se debe a diversas razones, como la recreación y el esparcimiento familiar, especialmente en días festivos y feriados. Además, ofrecen distracción y entretenimiento para los niños, sirven como lugar de relajación y escape de la rutina diaria, proporcionan espacios para pasar momentos gratos en familia y fomentan la interacción y socialización en la comunidad.

En general, se reconoce la importancia de estos parques y áreas recreativas como lugares donde las familias pueden pasar tiempo juntas y disfrutar de actividades al aire libre.

Estas respuestas significan que a consideración de los entrevistados los parques y áreas recreativas son muy importantes para poder pasar momentos en familia, el cual ayudará a mejorar su calidad de vida, al respirar aire limpio.

En cuanto a la afirmación de sí sus vecindarios están adecuadamente provistos de parques, espacios abiertos y recreativos, la mayoría de los entrevistados expresaron su desacuerdo debido a que no tienen acceso a espacios públicos abiertos en sus áreas residenciales. Aquí se presentan sus respuestas:

- Neutral porque si hay espacios abiertos, están mal distribuidos o son insuficientes. (HAA de 22 años).
- En desacuerdo porque no hay parques, espacios abiertos, todo es insuficiente. (ZAZ de 27 años).
- En desacuerdo porque no hay parque cercano, además está abandonado por el alcalde (SCMJ de 21 años)

Las respuestas indican que la percepción sobre la disponibilidad y la calidad de los parques, espacios abiertos y recreativos en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es variada. Algunas personas están en desacuerdo y consideran que estos espacios son insuficientes o inexistentes en su vecindario, mientras que otras están de acuerdo o tienen una opinión neutral, mencionando que sí existen algunos espacios verdes o parques en su área.

En general, existe una necesidad de mejorar y expandir la infraestructura de parques y espacios recreativos en algunas áreas del Centro Histórico de la ciudad, según lo expresado por varias de las respuestas.

Estas respuestas indican que, en los barrios del Centro Histórico, la ausencia de parques, espacios abiertos o recreativos disminuye la calidad de vida de sus residentes.

## **3.2. Accesibilidad**

### ***3.2.1. La comodidad de las veredas***

Con respecto a la comodidad para caminar de las veredas del Centro Histórico los entrevistados en su mayoría indicaron que no son cómodas debido a que son angostas, aquí las respuestas:

- Las veredas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco no son cómodas porque hay discontinuidad y muy cortos por zonas menos "importantes". (P.R.G. de 19 años).

- Las veredas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco no son cómodas porque varían en su estructura conforme te desplazas en la ciudad ejemplo zona urbana, veredas anchas, centro de la ciudad, veredas angostas. (H.A.A. de 22 años).

Las respuestas indican que la percepción sobre la comodidad de las aceras en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es mixta. Algunas personas consideran que las aceras son incómodas debido a su estrechez, la presencia de huecos y obstáculos, y la variabilidad en su estructura en diferentes partes de la ciudad. Por otro lado, algunas personas piensan que las aceras son cómodas para caminar.

Es importante destacar que la calidad y comodidad de las aceras puede variar según la ubicación específica en la ciudad y la disponibilidad de espacio. Es posible que en algunas áreas las aceras sean más anchas y transitables, mientras que en otras sean más estrechas y difíciles de transitar. Esto puede depender de la antigüedad de las construcciones y la infraestructura urbana en cada zona.

Estas respuestas significan que las veredas no son cómodas para caminar debido que muchas de ellas faltan por hacer mantenimiento y además se encuentran diferentes obstáculos.

### ***3.2.2. Estado físico de las calles***

En cuanto al estado de las calles en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, la mayoría de las personas entrevistadas están de acuerdo en que las calles presentan condiciones regulares o deficientes, como se describe a continuación:

- Considero que las calles son regulares porque las calles continuamente son manipuladas: refacción o asfaltado y periódicamente están en mal estado por su corta duración. (H.A.A. de 22 años).

- Considero que las calles son regulares porque en un mal estado de las calles por lo huecos, y muy mala señalización. (M.S.N.M. de 30 años)

Las respuestas indican que la percepción sobre el estado de las calles en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es variada. Algunas personas consideran que las calles están en mal estado debido a problemas como huecos en el pavimento, falta de mantenimiento y señalización deficiente. Otros opinan que las calles están en un estado regular y que la calidad varía según la ubicación específica en la ciudad.

Es importante destacar que la infraestructura vial y la calidad de las calles pueden variar ampliamente en cualquier ciudad, y el mantenimiento y la renovación de las calles son responsabilidad de las autoridades locales. Las percepciones acerca del estado de las calles pueden tener un impacto en la calidad de vida de los habitantes y turistas de la ciudad, así como en la seguridad del tráfico.

Estas respuestas indican que las calles en el centro histórico se encuentran en un estado aceptable, pero también revelan que su extensión y la falta de mantenimiento contribuyen a su estado de conservación.

### ***3.2.3. Contaminación en el centro histórico***

Todos los entrevistados están de acuerdo en que el Centro Histórico sufre de contaminación visual, como se desprende de sus respuestas:

- Si considero que hay contaminación visual porque especialmente en la época de fiestas la contaminación visual es demasiado, últimamente mediante objetos como la tv y el celular. (P.R.G. de 19 años, 2021).

- Si considero que hay contaminación visual porque la permanente campaña turística y comercial. Al ser Cusco un lugar visitado por nacionales y extranjeros. (H.A.A. de 22 años).

Las respuestas indican que muchas personas consideran que existe contaminación visual en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Esto se debe a la presencia excesiva de elementos visuales como publicidad, afiches, paneles publicitarios y otros, que a menudo se colocan de manera exagerada y pueden afectar negativamente la estética de la ciudad. También se menciona que la contaminación visual aumenta durante la temporada electoral y debido a la publicidad comercial.

La contaminación visual puede tener un impacto en la percepción del entorno urbano y la calidad de vida de los residentes y visitantes. Las autoridades locales suelen tener regulaciones para controlar y limitar la contaminación visual en las áreas históricas y turísticas de las ciudades para preservar su belleza y patrimonio cultural.

Estas respuestas nos dan a entender de que si existe contaminación visual en el Centro Histórico debido a los afiches o propagandas publicitarias de locales comerciales.

Con relación a la contaminación auditiva en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco la mayoría de los entrevistados indicaron que hay contaminación auditiva en el Centro Histórico, aquí sus respuestas:

- Si considero que hay contaminación auditiva porque por el inadecuado orden en las calles, la irresponsabilidad de unos ciudadanos y el poco control para controlar los vendedores y compradores de chatarras. (P.R.G. de 19 años).

- No considero que haya contaminación auditiva porque el parque automotor no es extenso. (H.A.A. de 22 años).
- Si considero que hay contaminación auditiva porque muchos choferes hacen mal uso de las bocinas de emergencias y más que nada en las horas punta. (M.S.N.M. de 30 años)

La mayoría de las respuestas indican que muchas personas consideran que existe contaminación auditiva en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Esto se debe a varios factores, como el tráfico de vehículos, el ruido de las bocinas de los autos, la música fuerte y otros sonidos urbanos. La contaminación auditiva puede ser una preocupación en áreas urbanas densamente pobladas y con mucho tráfico, ya que puede afectar la calidad de vida de los residentes y visitantes, así como la experiencia turística en un lugar histórico.

La normativa sobre el ruido y la adopción de medidas para gestionar la contaminación son fundamentales para preservar la paz y la calidad de vida de los residentes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

Estas respuestas sugieren que la contaminación auditiva en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se debe principalmente al ruido de los vehículos, como el sonido de los motores y el claxon, así como a las promociones publicitarias con altavoces.

Considera que hay contaminación atmosférica en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

Estas respuestas indican que la contaminación atmosférica es una preocupación común entre los entrevistados en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco:

- Si considero que hay contaminación atmosférica porque por los contaminantes que emiten las empresas o industrias que funcionan en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. (H.A.A. de 22 años).
- No considero que haya contaminación atmosférica porque no tenemos muchas fábricas que puedan causar contaminación. (S.C.I. de 22 años)

La mayoría de las respuestas indican que muchas personas consideran que existe contaminación atmosférica en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Esto se debe a varios factores, como las emisiones de los vehículos, la quema de llantas, el humo de los carros y otros contaminantes relacionados con la actividad humana y el tráfico vehicular.

La contaminación atmosférica puede tener efectos negativos en la salud de las personas y en el medio ambiente. Es importante que las autoridades locales tomen medidas para controlar y reducir esta contaminación, como la promoción del transporte público limpio, la regulación de las emisiones vehiculares y la concienciación ambiental de la población.

Estas respuestas nos dan a entender que la contaminación atmosférica es principalmente producto de la emisión de gases  $\text{Co}_2$  producidas por los vehículos motorizados, así mismo la acumulación de basuras y en algunos lugares por la deposición de aguas servidas principalmente en las alcantarillas, las cuales no tienen un buen mantenimiento.

### ***3.2.4. Obstáculos en el centro histórico de la ciudad***

Estas respuestas indican que la mayoría de las personas entrevistadas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco perciben la presencia de vehículos motorizados como un impedimento en el entorno urbano.

- No estimó el número de vehículos motorizados como un impedimento en el entorno urbano del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque ayudan a la movilización y transporte y sin ellos no sería necesario. (P.R.G. de 19 años).
- Sí estimó el número de vehículos motorizados como un impedimento en el entorno urbano del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque ya que la mayoría de automóviles son de transporte turístico, mas no de transporte urbano. (H.A.A. de 22 años).
- Sí estimó el número de vehículos motorizados como un impedimento en el entorno urbano del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque no dejan transitar libremente. (Z.A.Z. de 27 años).

La opinión sobre si el número de vehículos motorizados como un impedimento en el entorno urbano del Centro Histórico de la ciudad del Cusco varía entre los entrevistados. Algunos consideran que sí es un obstáculo debido a problemas como la congestión del tráfico, la contaminación del aire y la falta de espacio para los peatones. Otros no ven la cantidad de vehículos como un problema en sí mismo, sino que destacan la necesidad de una mejor organización y gestión del tráfico.

Es crucial destacar que encontrar un equilibrio entre la circulación de vehículos a motor y la conservación del legado histórico y la calidad de vida en el Centro Histórico constituye un desafío que se enfrenta en numerosas ciudades con un pasado histórico.

Las autoridades locales suelen trabajar en soluciones que buscan abordar estos problemas y mejorar la experiencia de quienes visitan y viven en estas áreas.

Estas respuestas significan que si consideran al transporte motorizado como un obstáculo urbano es decir que los vehículos motorizados han ganado espacio público en relación a los peatones ya que estos cada vez tienen menos importancia y así se les resta su calidad de vida.

La mayor parte de las personas entrevistadas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco consideran que los autobuses de turismo son obstáculos urbanos que generan congestión, aunque algunos mencionan que no, argumentando que el número de estos autobuses es reducido. En relación a la presencia de autobuses los encuestados manifiestan lo siguiente:

- Los buses de turismo son parte de los obstáculos urbanos porque algunos no cuentan con el equipamiento y la autorización debida. (P.R.G. de 19 años).
- Los buses de turismo no se consideran obstáculos urbanos porque no se ve mucho. (E.H.C. de 19 años)
- Los buses de turismo si se consideran obstáculos urbanos porque por su falta de organización y tal vez se les impusieran un horario de tránsito. (M.S.N.M. de 30 años, 2021)

La percepción sobre si los autobuses de turismo son parte de los obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco varía entre los encuestados. Algunos consideran que estos buses contribuyen a la congestión del tráfico y la falta de orden en el estacionamiento, lo que puede dificultar la movilidad y causar problemas en la circulación vehicular.

Sin embargo, también hay quienes no ven a los buses de turismo como un obstáculo significativo y creen que su impacto en la congestión y la movilidad es limitado. La percepción puede depender de la frecuencia y el comportamiento de estos vehículos en áreas específicas del Centro Histórico.

Es importante que las autoridades locales trabajen en una regulación adecuada para garantizar que los buses de turismo no afecten negativamente la vida en el Centro Histórico y que se respeten las normativas de tránsito y estacionamiento.

Estas respuestas significan que los buses son considerados como obstáculos urbanos porque son parte de la informalidad y esto hace que se estacionen en los espacios públicos generando malestar, descontento y reduciéndose la calidad de vida a los peatones del Centro Histórico de la ciudad del Cusco; aunque la respuesta de los entrevistados no señala a los buses como obstáculos urbanos, estos mencionan que son pocas unidades de transporte y que además sólo transitan por un circuito determinado.

Hubo una marcada discrepancia en las respuestas con respecto a si los postes de telefonía son considerados obstáculos urbanos. Algunos entrevistados afirmaron que sí, mientras que otros expresaron que no los perciben como obstáculos en el entorno urbano del Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Sobre los postes de telefonía los encuestados manifiestan lo siguiente:

- Los postes de telefonía no son un obstáculo porque ayudan a la comunicación y transporte de cable coaxial, cable, internet y otros. (P.R.G. de 19 años).
- Los postes de telefonía si son un obstáculo porque ya que obstaculizan la vista y panorama del Centro Histórico del Cusco. (H.A.A. de 22 años).
- Los postes de telefonía si son un obstáculo porque la conexión de los cables es en exceso. (R.G.E. de 24 años).

Las opiniones sobre si los postes de telefonía y alumbrado forman parte de los obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco difieren entre los encuestados. Algunos consideran que estos postes son necesarios para la comunicación y la iluminación de la ciudad, y que no representan un obstáculo significativo. Argumentan que su presencia es esencial para proporcionar servicios como telefonía e internet.

Por otro lado, algunos opinan que los postes de telefonía y alumbrado sí constituyen un obstáculo, ya que pueden obstruir la vista y el paisaje urbano en el Centro Histórico del Cusco, lo que podría afectar la estética de la zona.

La percepción sobre este tema puede depender de diversos factores, como la cantidad de postes en una determinada área y la importancia atribuida a la estética de la ciudad frente a la necesidad de servicios de comunicación e iluminación. La regulación adecuada y el diseño urbano pueden ayudar a encontrar un equilibrio entre estas consideraciones.

Estas respuestas nos dan a entender que los postes de telefonía no son un obstáculo ya que esto favorece a la comunicación y además se encuentran en espacios alejados; estos entrevistados ven la parte funcional de este mobiliario, por otra parte, los entrevistados manifiestan que si son un obstáculo porque interrumpen el libre tránsito porque algunos ocupan parte de la vereda y en la parte aérea con un enmarañado de cables que son un peligro latente.

### ***3.2.5. El sistema de señalización peatonal***

En cuanto a la señalización que facilita la identificación de los servicios en el Centro Histórico del Cusco, las respuestas de los entrevistados varían, ya que algunos la consideran suficiente, otros insuficiente y algunos la perciben como normal.

- Es insuficiente porque no indican con exactitud los servicios como instituciones, lugares turísticos. (H.A.A. de 22 años).
- Es normal porque no hay muchas, pero encuentra en varios lugares señales de tránsito. (C.A.K. de 19 años)
- Es suficiente porque los semáforos funcionan en casi todos los lugares. (M.B.S. de 19 años)

La percepción sobre la señalética en el centro histórico de la ciudad del Cusco varía entre los encuestados. Algunos consideran que es insuficiente o que no indica con precisión los servicios y lugares de interés en la ciudad. Argumentan que la señalización debería ser más detallada y específica para facilitar la orientación de los ciudadanos y visitantes.

Por otro lado, algunos opinan que la señalética es normal o suficiente, ya que cumple su función básica de ayudar a reconocer las calles y servicios. Sostienen que agregar más señalización podría causar contaminación visual.

La percepción sobre la señalética puede depender de la experiencia personal de cada individuo y de la familiaridad con la ciudad. Es importante tener en cuenta las opiniones de los residentes y visitantes para mejorar la señalización y hacer que la ciudad sea más accesible y fácil de navegar.

Estas respuestas significan que no hay uniformidad en las opiniones, para algunas entrevistas es insuficiente porque no existe la cantidad suficiente de señaléticas que ayuden a la orientación del peatón y los que manifiestan que es suficiente para ellos existe la cantidad necesaria de señaléticas y señalan que si habrían más produciría una contaminación visual.

En lo que respecta a si el sistema de señalización contribuye al acceso a los servicios en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, las respuestas de los entrevistados revelan discrepancias y diversidad de opiniones, las mismas que son las siguientes:

- El sistema de señalización no facilita al acceso de los servicios porque solo algunos por la publicidad y "preferencias". (P.R.G. de 19 años).
- El sistema de señalización no simplifica el acceso a los servicios porque no ya que son escasos o inexactos. (H.A.A. de 22 años).
- El sistema de señalización si facilita al acceso de los servicios porque nos indican donde están los hospitales, grifos. (Z.A.Z. de 27 años).

La opinión sobre si el sistema de señalización posibilita el acceso a los servicios en el centro histórico de la ciudad del Cusco varía entre los encuestados. Algunos consideran que la señalética no es efectiva, ya que la perciben como escasa o inexacta, lo que dificulta la ubicación de servicios y lugares de interés. Argumentan que las señales a veces son pequeñas o están ocultas.

Por otro lado, varios encuestados opinan que la señalética sí facilita el acceso a los servicios, ya que les proporciona información sobre la ubicación de hospitales, grifos y otros lugares importantes. Consideran que la señalética es útil para orientarse en la ciudad, especialmente para aquellos que visitan el Cusco por primera vez.

La percepción sobre la eficacia de la señalética puede depender de la calidad y claridad de las señales en diferentes partes de la ciudad. Mejorar la señalización y hacerla más visible y precisa podría ayudar a los residentes y visitantes a encontrar los servicios que necesitan con mayor facilidad.

### ***3.2.6. Estado de las pistas en el centro histórico***

Las respuestas indican que las calles en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco presentan deficiencias debido a la falta de mantenimiento, señalización inadecuada y la presencia de baches. Al respecto los entrevistados manifiestan lo siguiente:

- Las pistas no están en condiciones óptimas debido a que están en mantenimiento en zonas importantes. (P.R.G. de 19 años).
- Las pistas no están en condiciones óptimas debido a que muchas se encuentran deterioradas por su mal mantenimiento. (H.A.A. de 22 años).
- Las pistas no están en condiciones óptimas debido a que hay un abandono por el municipio en las partes céntricas y por el arreglo de vías. (C.C.P.R. de 20 años)

La mayoría de los encuestados considera que las vías no están en buenas condiciones en el centro histórico de la ciudad del Cusco. Sus razones incluyen la presencia de huecos, baches y falta de mantenimiento en varias calles de la ciudad. También mencionan que algunas vías están desniveladas, lo que podría representar un riesgo de accidentes. Además, algunos mencionan la falta de señalización como otro problema.

Estas opiniones sugieren que el estado de las pistas en el centro histórico de la ciudad del Cusco es motivo de preocupación para los habitantes y visitantes, y que

podría ser necesario mejorar la infraestructura y realizar un mantenimiento más regular para garantizar vías en mejores condiciones.

Estas respuestas significan que la apreciación de los entrevistados que representan a la ciudadanía es que las vías se encuentran en mal estado disminuyendo la calidad de vida del peatón.

En relación a que, si las señales de tránsito en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco están ubicadas en lugares pertinente los entrevistados manifestaron tener una posición dividida en cuanto manifiestan que, sí existen en lugares pertinentes las señales de tránsito, pero estas se refieren solamente al semáforo y en cuanto a los entrevistados que indicaron que no tienen la ubicación adecuada es porque no son visibles o no se encuentran en lugares estratégicos, las respuestas a continuación:

- Los sistemas de señales de tránsito del Centro Histórico de la ciudad Cusco si están ubicados en lugares apropiados porque en semáforo en lugares relevantes. (P.R.G. de 19 años).
- Los sistemas de señales de tránsito del Centro Histórico de la ciudad Cusco no están ubicados en lugares apropiados porque no están ubicados en lugares estratégicos. (H.A.A. de 22 años).
- Los sistemas de señales de tránsito del Centro Histórico de la ciudad Cusco si están ubicados en lugares apropiados por qué. (Z.A.Z. de 27 años).
- Los sistemas de señales de tránsito del Centro Histórico de la ciudad Cusco no porque algunos no son visibles (S.C.I. de 22 años)

Las opiniones sobre si los sistemas de señales de tránsito del Centro Histórico de la ciudad Cusco están ubicados en lugares adecuados son variadas. Algunos consideran que sí están ubicadas en lugares pertinentes y destacan la presencia de semáforos y señales de tránsito en áreas relevantes. Sin embargo, otros piensan que las señales no están ubicadas en lugares estratégicos y que en algunos casos son incoherentes con las calles. Además, se menciona que algunas señales no son visibles.

Esto sugiere que existe cierta discrepancia en cuanto a la ubicación y eficacia de los sistemas de señales de tránsito en el centro histórico de la ciudad, y puede ser necesario realizar una revisión y mejora de su distribución para garantizar una mayor seguridad y eficiencia en el tráfico urbano.

Estas respuestas significan que no existe una señalización adecuada de las señaléticas informativas, preventivas, reglamentarias la cual coadyuva a un mejor conocimiento y ubicación del Centro Histórico, con una adecuada señalización se podría mejorar la transitabilidad del peatón y reducir el tiempo del peatón en su desplazamiento y la congestión peatonal.

La mayoría de las respuestas indican que el mantenimiento de las pistas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco no se realiza de manera oportuna. A continuación, señalamos la apreciación de los encuestados:

- No es apropiado realizar el mantenimiento de las vías debido a que solo se realiza una vez por periodo de alcaldía o gobierno regional (P.R.G. de 19 años).
- Si es apropiado realizar el mantenimiento de las vías porque para mejorar el tránsito y el malgasto rápido de las vías. (H.A.A. de 22 años).
- No es apropiado realizar el mantenimiento de las vías debido a que no están bien conservadas (Z.A.Z. de 27 años).

La mayoría de las opiniones reflejan que el mantenimiento de vías en el centro histórico de la ciudad del Cusco no es oportuno. Se menciona que el mantenimiento se realiza esporádicamente y no de manera regular, lo que puede llevar a que las calles se deterioran y presenten problemas como baches y agujeros. También se indica que en ocasiones el mantenimiento se realiza solo cuando surgen situaciones críticas o accidentes en las vías.

Esta percepción de falta de mantenimiento regular puede afectar la calidad de las calles y la seguridad del tráfico en el centro histórico de la ciudad. Es posible que se requieran esfuerzos adicionales por parte de las autoridades para mejorar la planificación y ejecución del mantenimiento de vías en esta área.

Estas respuestas significan que no existe un mantenimiento periódico y rutinario por parte de las autoridades competentes ya que se puede evidenciar huecos, baches, grietas en las vías del Centro Histórico el cual perjudica al peatón en el disfrute de la calle en libertad disminuyendo su calidad de vida.

### ***3.2.7. El Transporte público***

En su mayoría, los entrevistados afirmaron que los conductores de transporte público no respetan las señales de tránsito en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, mientras que algunos mencionaron que, en muy pocos casos, sí las respetan.

- Los automovilistas no obedecen las señales de tránsito debido al poco control de las autoridades reguladoras respectivamente (P.R.G. de 19 años).
- Los automovilistas no obedecen las señales de tránsito debido a la continua falta de tránsito que cometen (H.A.A. de 22 años).

- Los automovilistas si obedecen las señales de tránsito debido a que respetan las señales (Z.A.Z. de 27 años).

La mayoría de las opiniones reflejan que los automovilistas no obedecen las señales de tránsito en el centro histórico de la ciudad del Cusco y no respetan adecuadamente las señales de tránsito. Se menciona que esto se debe a la falta de control por parte de las autoridades de tránsito ya la frecuencia de infracciones de tráfico que cometen los conductores. También se destaca que algunos conductores son inconscientes y que la falta de respeto a las señales de tránsito ha llevado a un aumento en los accidentes automovilísticos.

Esta percepción de falta de respeto a las señales de tránsito puede tener un impacto negativo en la seguridad vial y en la fluidez del tráfico en el centro histórico de la ciudad. Es importante que las autoridades de tránsito tomen medidas para promover el cumplimiento de las normas de tránsito y mejorar la conciencia de seguridad vial entre los conductores.

Estas respuestas reflejan que la falta de respeto a las señales de tránsito por parte de la mayoría de los conductores conlleva a accidentes, incomodidades para los peatones, congestión vehicular y diversas formas de contaminación ambiental en el centro histórico de la ciudad del Cusco. En contraste, aquellos entrevistados que mencionaron que algunos conductores sí respetan las señales de tránsito atribuyen esta conducta al temor a las sanciones impuestas por las autoridades reguladoras.

Las respuestas de la mayoría de los entrevistados sugieren que no deberían permitirse vehículos motorizados en la plaza de armas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Sin embargo, hubo otros que opinaron que sí deberían permitirse.

- Los vehículos motorizados no deben transitar por la plaza de armas del Centro Histórico del Cusco porque por el poco control de las autoridades reguladoras respectivamente (P.R.G. de 19 años).
- Los vehículos motorizados si deben transitar por la plaza de armas del Centro Histórico del Cusco porque para aligerar el tráfico originado en horas punta y por la cantidad de transeúntes (H.A.A. de 22 años).
- Los vehículos motorizados no deben transitar por la plaza de armas del Centro Histórico del Cusco porque (Z.A.Z. de 27 años).

La mayoría de las opiniones indican que los vehículos motorizados no deben transitar por la plaza de armas del centro histórico de la ciudad del Cusco debido a varias razones. Estas incluyen la preservación de la imagen y el valor histórico de la plaza, la preocupación por la contaminación ambiental y el ruido que generan los vehículos motorizados, así como la posibilidad de congestión en un espacio destinado principalmente a peatones y actividades culturales.

La seguridad de los peatones, ya que la plaza a menudo está llena de personas.

Algunas opiniones sugieren que, si se permitiera, debería estar restringido a vehículos más pequeños o de gran capacidad, pero la mayoría apoya la idea de que la Plaza de Armas sea un espacio libre de vehículos motorizados. Esto es coherente con la importancia de preservar el valor histórico y cultural de la plaza en el centro histórico de la ciudad del Cusco.

Estas respuestas indican que la circulación de vehículos en la Plaza de Armas del Centro Histórico de la ciudad del Cusco debería ser evitada debido a sus efectos

negativos, que incluyen la contaminación ambiental, visual y auditiva. Esto se debe al valor histórico y cultural de la plaza como patrimonio de la nación y la humanidad. En un intento de abordar estos problemas, se implementó una ordenanza municipal (N°011-2015-MPC) para peatonalizar la plaza en el pasado, aunque posteriormente se revirtió esta decisión. Aquellos que apoyan la circulación de vehículos motorizados lo hacen principalmente para evitar la congestión y permitir el tránsito de vehículos más pequeños, como taxis y motocicletas, en el Centro Histórico.

### ***3.2.8. Congestión vehicular en las arterias de la ciudad***

La congestión vehicular, se refiere a la excesiva presencia de vehículos motorizados y no motorizados que congestionan el normal tránsito en las diferentes arterias de la ciudad.

Las respuestas sugieren que, según la opinión de los entrevistados, hay congestión vehicular en el Centro Histórico de la ciudad de la ciudad del Cusco.

- Si considera que hay congestión vehicular en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque es considerable en hora punta (P.R.G. de 19 años).
- Si considera que hay congestión vehicular en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque sobre todo por el centro de la ciudad en hora punta (H.A.A. de 22 años).
- Si considera que hay congestión vehicular en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque hay demasiado tráfico (Z.A.Z. de 27 años).

La mayoría de las opiniones indican que sí existe congestión vehicular en el centro histórico de la ciudad del Cusco debido a la acumulación de vehículos, especialmente en horas punta, y la falta de fluidez del tráfico en las calles del centro.

Esta congestión se atribuye al crecimiento desordenado del parque automotor y al mal funcionamiento del transporte masivo.

Esto sugiere que la congestión vehicular es un problema común en el centro histórico de la ciudad del Cusco, lo que puede afectar la movilidad y la calidad de vida en esta área.

Las respuestas indican que la congestión vehicular en el Centro Histórico, especialmente durante las horas pico, se debe a un crecimiento en el parque automotor a lo largo de los años. Este fenómeno causa contaminación ambiental, auditiva y visual, y plantea una amenaza para la monumentalidad del patrimonio cultural del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, al mismo tiempo que disminuye la calidad de vida de los peatones.

La mayoría de los entrevistados indicaron que los viajes en el Centro Histórico no son largos en distancia, según sus respuestas.

- Los viajes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco no son distantes porque es muy corta la ciudad relativamente pequeña (P.R.G. de 19 años).
- Los viajes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco no son distantes porque son cortos pero la ruta que siguen los transportistas públicos lo hacen extensos (H.A.A. de 22 años).
- Los viajes al Centro Histórico de la ciudad del Cusco no son distantes porque la distancia es corta (Z.A.Z. de 27 años).

La mayoría de las opiniones sugieren que los viajes en el centro histórico de la ciudad del Cusco no son distantes, y existen varias razones para esto:

La ciudad es relativamente pequeña, por lo que las distancias son cortas. La mayoría de los lugares en el centro histórico no están muy lejos unos de otros. Las rutas son generalmente cortas, pero el tráfico puede hacer que los viajes parezcan más largos. Sin embargo, algunas personas mencionan que hay lugares lejanos de los mercados, lo que puede hacer que algunos viajes sean más largos. En general, parece que la mayoría de los encuestados no considera que los viajes en el centro histórico de la ciudad del Cusco sean distantes en comparación con otras ciudades o debido al tamaño relativamente pequeño de la ciudad.

Estas respuestas indican que, en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, las distancias no son significativas, ya que es una zona pequeña que se puede cruzar a pie en aproximadamente veinte minutos.

### ***3.2.9. El acto de caminar en el Centro Histórico***

El diseño de políticas públicas, escasamente toma en consideración a las personas y sobre todo a las actividades que desempeñan, el caminar en el centro histórico no solo es un acto de conocimiento de la ciudad por personas que vienen del extranjero, por el contrario, los mismos ciudadanos de Cusco, manifiestan no solo estar satisfechos sino es un espacio de reencuentro con su historia con su identidad.

Un primer aspecto que se ha tomado en consideración en la encuesta es como se consideraba el acto de caminar, al respecto los entrevistados manifestar lo siguiente:

- Si es saludable caminar porque ayuda al desenvolvimiento óptimo del cuerpo (P.R.G. de 19 años).
- Si es saludable caminar porque para mantener la flexibilidad de los músculos (H.A.A. de 22 años).

- Si es saludable caminar porque es bueno para los músculos, huesos, corazón etc. (Z.A.Z. de 27 años).

Indiscutiblemente, la mayoría de las personas concuerda en que caminar conlleva notables beneficios para la salud y el bienestar del cuerpo. Entre las razones que respaldan esta afirmación se encuentran que caminar contribuye al desarrollo óptimo del cuerpo, preserva la flexibilidad de los músculos, aporta beneficios a la salud ósea y cardiovascular, ayuda a prevenir el sobrepeso, mejora la circulación sanguínea, fomenta la relajación, contribuye a la salud emocional y psicológica, y no conlleva daños a las articulaciones.

Estos puntos destacan los beneficios tanto físicos como mentales de caminar y subrayan por qué es una actividad recomendable para mantener un estilo de vida saludable.

Estas respuestas significan que es saludable caminar en tanto los espacios públicos se encuentren en óptimas condiciones y así aumentar la calidad de vida al peatón (Durante la pandemia del COVID 19, estas actividades se vieron restringidas para evitar los contagios por disposición del gobierno peruano, como el toque de queda durante ciertos horarios).

En cuanto al tiempo máximo que estarían dispuestos a caminar, las respuestas variarán desde media hora hasta 10 horas, como se detalla a continuación.

- Podría caminar treinta minutos diarios porque del autobús a mi casa y del paradero a la universidad incluyendo otras actividades diarias (P.R.G. de 19 años).

- Podría caminar dos horas diarias porque para desplazarse por trabajo o estudios (H.A.A. de 22 años).
- Podría caminar tres horas diarias porque es saludable (Z.A.Z. de 27 años).

Las respuestas en cuanto al tiempo máximo que las personas podrían caminar en el centro histórico de la ciudad del Cusco varían ampliamente. Las estimaciones abarcan desde treinta minutos diarios hasta diez horas diarias. Algunos mencionan que pueden caminar durante media hora al día debido a sus actividades diarias, mientras que otros están dispuestos a caminar durante dos horas al día, posiblemente relacionados con el trabajo o los estudios. Otro grupo considera que caminar durante tres a cinco horas al día es razonable y beneficioso para la salud. Sorprendentemente, algunos están dispuestos a caminar durante un período aún más largo, de hasta diez horas al día, debido a su afinidad por caminar y su deseo de estar en contacto con la naturaleza.

Varía según la condición física: Algunas personas también mencionan que la cantidad de tiempo que pueden caminar depende de su condición física y resistencia.

La cantidad de tiempo que una persona puede caminar en el centro histórico de la ciudad del Cusco depende de diversos factores, como la rutina diaria, la condición física y las preferencias personales. Es importante recordar que cualquier cantidad de caminata, incluso treinta minutos al día, puede ser beneficiosa para la salud.

Estas respuestas significan que las personas tienen la predisposición a caminar ya sea por salud o por necesitar de trasladarse a su centro de trabajo o estudio, pero esta actividad se interrumpe porque algunos espacios públicos como las vías peatonales son estrechas o se encuentra con algún obstáculo como vías interrumpidas, postes, ambulantes, carteles publicitarios, turistas.

- Con relación a que le impide caminar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, los entrevistados manifestaron que son los vehículos motorizados, el mal estado de las pistas y veredas, la inseguridad y los ambulantes, a continuación, las respuestas:
- Veredas en pésima condición, temor a ser asaltado en cualquier lugar (P.R.G. de 19 años).
- El mal estado de las calles y veredas (H.A.A. de 22 años).
- El tráfico (Z.A.Z. de 27 años).
- Los obstáculos, ambulantes (R.G.E. de 24 años).
- La cantidad de gente que transita por ciertas partes (B.C.M. de 21 años).
- El transporte público que incomoda por el ruido y la contaminación a la hora de expulsar combustible (C.A.K. de 19 años)
- La inseguridad y la bulla de los carros (M.B.S. de 19 años)
- Las veredas angosta, los postes y en cierta forma la multitud de personas que encuentras (S.C.I. de 22 años)
- Será la bulla y la congestión (C.A.F.Y. de 17 años)
- La mucha congestión, anuncios, un desorden (C.C.P.R. de 20 años)
- Lo que me impide caminar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es el mucho tránsito eso es lo que me impide (E.H.C. de 19 años)
- La abundancia de carros, entre ellos colectivos, taxis (M.S.R. de 27 años)
- El tránsito de peatones, los vehículos, la falta de respeto a las señales de tránsito, etc. (M.S.N.M. de 30 años)
- El ruido obstáculos en las calles (S.C.M.J. de 21 años)
- Los carros (A.O.K. de 21 años)

Las razones por las cuales muchas personas sienten que no pueden caminar con facilidad en el centro histórico de la ciudad del Cusco son diversas. El mal estado de las calles y veredas es una preocupación común, ya que dificulta la caminata segura y cómoda. La congestión vehicular, la cantidad de vehículos en las calles y el tráfico en general también representan obstáculos significativos para la movilidad peatonal. La sensación de inseguridad debido al temor a robos o la percepción de inseguridad en ciertas áreas disuade a las personas de caminar. La presencia de vendedores ambulantes y obstáculos en las veredas a menudo dificulta el paso. El ruido y la contaminación del tráfico, especialmente en zonas concurridas, pueden afectar negativamente la experiencia de caminar. Además, la multitud de personas en algunas partes del centro histórico puede resultar abrumadora y dificultar la caminata. La falta de respeto a las señales de tránsito y la falta de orden en algunas áreas contribuyen a la percepción de caos. Finalmente, la abundancia de vehículos, incluidos colectivos y taxis, puede obstruir la movilidad peatonal. Estos desafíos impactan la experiencia de caminar en el centro histórico de la ciudad y podrían resolverse para mejorar el entorno peatonal y promover un estilo de vida más activo y saludable para residentes y visitantes.

Estas respuestas significan que el principal obstáculo son los vehículos motorizados, las pistas y veredas deterioradas, y en algunos lugares lo estrecho de las calles, lo que hace que los peatones vean que el caminar sea peligroso e incluso atente contra su integridad física.

### ***3.2.10. El centro histórico un espacio de encuentro***

Las respuestas de los entrevistados revelan una división en cuanto a si disfrutaban de conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

- Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque hablar no depende del lugar sino de la calidad de la conversación y de qué tema y con quien se interactúa. (P.R.G. de 19 años).
- Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque en lugares aledaños al centro de la ciudad (H.A.A. de 22 años).
- No me resulta agradable conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco porque hay mucha gente (Z.A.Z. de 27 años).

Las respuestas muestran una variedad de opiniones sobre la experiencia de conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Algunas personas encuentran esta actividad agradable y desestresante, mientras que otras mencionan desafíos como el ruido y la congestión que pueden dificultar la comunicación. Además, la calidad de la conversación y el tema discutido parecen ser factores importantes para determinar si la interacción en espacios públicos es placentera. Es importante considerar estos aspectos al diseñar y gestionar los espacios públicos para crear entornos más propicios para la interacción social y el disfrute de los ciudadanos.

Estas respuestas significan que hay posiciones divididas tanto para unos que si consideran que es agradable porque invita a la interacción social, mientras que para el resto de entrevistados quienes manifiestan que no es agradable por lo estrecho de las pistas y veredas, reduciendo el goce y disfrute de las calles en libertad.

Las respuestas de los entrevistados indican que varios factores les impiden encontrarse con las personas y conversar en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, incluyendo la escasez de espacios públicos, la congestión vehicular y la extensión de las calles.

- No impide nada, pero sí incómodo para muchos casos, lugares insuficientes, densidad de la población en aumento (P.R.G. de 19 años).
- Lo angosto de las calles y peligroso (H.A.A. de 22 años).
- Demasiada contaminación auditiva (Z.A.Z. de 27 años).
- Falta de tiempo (R.G.E. de 24 años).
- No hay muchos lugares con el suficiente espacio para poder recrearse (B.C.M. de 21 años).
- El transporte público (C.A.K. de 19 años)
- La bulla de los carros y el mucho tráfico (M.B.S. de 19 años)
- Los espacios reducidos y que esté lleno (S.C.I. de 22 años)
- Falta de tiempo y los estudios (C.A.F.Y. de 17 años)
- Hay mucha inseguridad y el Centro Histórico se ha vuelto insegura (C.C.P.R. de 20 años)
- Lo que me impide es que hay mucha cantidad de gente y ni puedes hablar también con él (E.H.C. de 19 años)
- La gente de mala influencia, delincuentes, ambulantes (M.S.R. de 27 años)
- Porque muchas veces los espacios públicos son nocivos para la salud y la seguridad (M.S.N.M. de 30 años)
- Falta de tiempo (S.C.M.J. de 21 años)
- La gente (A.O.K. de 21 años)

Las respuestas reflejan diversos factores que pueden dificultar el encuentro y la conversación en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Entre estos factores se incluyen la congestión y la falta de espacio en algunas áreas, la contaminación auditiva, la falta de tiempo debido a compromisos personales y laborales,

la inseguridad percibida y la presencia de ambulantes o personas de mala influencia. Estos obstáculos pueden afectar la capacidad de las personas para aprovechar plenamente los espacios públicos y socializar en ellos. Es importante que las autoridades locales consideren estos desafíos al planificar y gestionar los espacios públicos de la ciudad.

Estas respuestas reflejan principalmente que la falta de espacios públicos adecuados, la congestión vehicular y el estado irregular de las calles y veredas a menudo les impiden entablar conversaciones, socializar y relacionarse con otros peatones en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

En cuanto a los lugares preferidos para encontrarse con amigos o familiares, los entrevistados presentaron opiniones variadas. Algunos mencionan que prefieren hacerlo en sus hogares, mientras que otros optan por lugares como centros comerciales, parques o plazas. Aquí se detallan las respuestas proporcionadas:

- Me es más agradable encontrarme con mis amigos o familiares en mi casa porque es más cómoda y segura (P.R.G. de 19 años).
- Me es más agradable encontrarme con mis amigos o familiares en el centro comercial porque ya que cuenta con varios lugares que ofrecen comida, esparcimiento y productos (H.A.A. de 22 años).
- Me es más agradable encontrarme con mis amigos o familiares en mi casa porque más tranquilo (Z.A.Z. de 27 años).

Las preferencias de las personas en cuanto a dónde les resulta más agradable encontrarse con amigos y familiares en la ciudad del Cusco varían. Algunos mencionan que su casa es el lugar más cómodo y seguro, lo que les permite disfrutar de la privacidad

y la libertad. Otros mencionan lugares como el centro comercial, el parque, o la plaza, destacando las opciones de comida, esparcimiento y belleza que estos lugares ofrecen.

Es importante tener en cuenta que estas preferencias pueden depender de la naturaleza de la reunión, la actividad planeada y las necesidades individuales. Algunas personas prefieren la comodidad y la privacidad de sus hogares, mientras que otras disfrutan de la interacción en entornos más públicos y concurridos.

Estas respuestas significan que no existen espacios públicos para el encuentro con amigos o familiares, lo cual genera que este acto social incurra dentro de los hogares de las personas por ser más seguras.

## CONCLUSIONES

Podemos afirmar que después de análisis de cada uno de los aspectos señalados nuestras conclusiones son las siguientes:

- Las características de los espacios públicos en el centro histórico están marcados por un sistemas de veredas que no reúnen condiciones adecuadas para un tránsito conveniente de los patrones, debido a que se encuentran en mal estado de conservación, en algunas ocasiones son cortas y en algunas arterias son anchas; es importante que a pesar de la situación en la que se encuentran constituye un espacio físico que permite generar amistades y encuentros entre personas, el sistema mobiliario urbano no es ordenado, se genera constantemente congestión vehicular, perjudicando constantemente a los peatones. Son escasas las áreas verdes existentes en el centro histórico, las existentes carecen de un mantenimiento adecuado y permanente; son escasos los espacios abiertos y recreativos, los mismos que no permiten un adecuado bienestar de la población.
- La accesibilidad a las diferentes arterias del centro histórico, son incómodas, debemos tomar en consideración de igual manera el estado físico de las calles se encuentran en mal estado, la presencia de vehículos genera contaminación en las diferentes arterias de la ciudad, provocando la posibilidad de enfermedades como el asma y la diabetes en los ciudadanos, es escaso la presencia de un sistema de semaforización, provocándose así la congestión vehicular, en medio de este contexto inadecuado la población sigue considerando el centro histórico como un espacio de encuentro y la posibilidad de caminar en las diferentes arterias de la ciudad, por la maravilla histórica que en sí misma encierra la ciudad.

## RECOMENDACIONES

- Se recomienda a las autoridades locales tomar en consideración las reflexiones de la investigación, a fin de generar políticas públicas, favorables a los pobladores de la ciudad del Cusco.
- Los temas abordados en la investigación son insuficientes para entender la difícil situación en la que se encuentra el centro histórico de la ciudad del Cusco, por ello nuestro llamado a seguir investigando.
- Nuestra Universidad, rector de la reflexión teórica, debería convocar a los diferentes tesis de nuestra universidad y de forma conjunta con ellos generar un evento para visibilizar los temas que han abordado los estudiantes sobre el Cusco y en especial sobre el centro histórico.

## BIBLIOGRAFÍA

- Borja, J. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Ed. Electa.
- ONU-Habitat. (2017). *Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe*. Publicación de las Naciones Unidas.
- Alcântara Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*.
- Alonso Lopez, F. (2003). *Libro blanco por un nuevo paradigma, diseño para todos, hacia la plena igualdad de oportunidades*.
- Bisquerra, R. (2004). *Metodología de la Investigación Educativa*. Madrid: Editorial La Muralla, S.A.
- Borja, J. (2000a). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. 92.
- Borja, J. (2000b). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. 92.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Editorial Ed.
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*.
- Bourdieu, P. (2007). *El sentido práctico*. siglo xxi editores, Ed.
- Capel, H., & Carreras, C. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. 534.
- Castells, M. (2001). *La galaxia Internet: Reflexiones sobre Internet, empresa y sociedad* (1a edición). Plaza & Janés.
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana*.
- Chateloin, Felicia. (2008). *El centro histórico ¿concepto o criterio en desarrollo?*
- Clos, J. (2012). *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe - Rumbo a una nueva transición urbana*. Recife: Programa de las Naciones Unidas para los asentamientos humanos.

Conceptosjuridicos.com. (2019, octubre 24). Derechos Reales en México explicados: Qué son y tipos. *Conceptos Jurídicos*. <https://www.conceptosjuridicos.com/mx/derecho-real/>

*Definición y Significado de Transitabilidad*. (s. f.). Recuperado 16 de septiembre de 2023, de <https://www.significado-diccionario.com/Transitabilidad>

Delgado, M. (2011). *El espacio publico como ideologia*.

Fontenla Basoa, R. (2014). *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados: Análisis en la ciudad de A Coruña*. <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/12410>

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (primera). ediciones infinito.

Gerencia C.H. (2018). *PLAN MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO 2018—2028*.

Habermas, J. (1985). *El discurso filosofico de la modernidad*. taurus.

Hall, E. T. (1972). *La dimencion oculta* (primera edicion). siglo xxi editores, s.a. de c.v.

Harris, M. (1994). *Nuestra especie*.

Harvey, D. (1990). *La condición de la posmodernidad Investigación sobre los orígenes del cambio cultural* (unica en español).

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes del derecho de la ciudad a la revolucion urbana*. Ediciones Aka!, S. A.

Huerta Peralta, J. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*.

ILAM, F. (s. f.). *Patrimonio Cultural*. Recuperado 16 de septiembre de 2023, de <https://ilamdir.org/patrimonio/cultural>

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (segunda edicion).

*La vía publica by valeria alvarez—Issuu*. (2015, marzo 18). [https://issuu.com/valeriaalvarez0207/docs/la\\_v\\_\\_a\\_publica.docx](https://issuu.com/valeriaalvarez0207/docs/la_v__a_publica.docx)

Mamani, A. R. (2017). *Accesibilidad en los espacios públicos e inclusión social en el centro urbano de la ciudad para las personas con discapacidad caso OMAPED - Puno*.

Medina, S. (2012). *La importancia de reduccion del uso del automovil en Mexico*.

ONU-Habitad. (2017). *Planeamiento urbano para autoridades locales*. ONU-Habitad, Ed.

ONU-Habitad. (2018). *Plan de accion regional para la implementacion de la nueva agenda urbana en america latina y el caribe*.

Chavez, C. R. (2016). Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California. *Espacio público y calidad de vida urbana*. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, Baja California.

Sampieri, H. (2018). *Metodología de la Investigación, Las rutas cuantitativas, cualitativas y mixtas*. Mexico: Edansa Impresiones, S.A.d.C.V.

Sanchez, P. (2014). *Loa peatones*.

Transporte. (2007, noviembre 16). *¿Qué entendemos por movilidad? • Ecologistas en Acción*. Ecologistas en Acción. <https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/>

Tupayachi Trujillo, G. (2019). El espacio público en la ciudad del Cusco. *Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco*. <https://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/20.500.12918/3697>

*TyC\_Ficha\_02.pdf*. (s. f.). Recuperado 16 de septiembre de 2023, de [https://www.ign.es/espmap/fichas\\_transporte\\_bach/pdf/TyC\\_Ficha\\_02.pdf](https://www.ign.es/espmap/fichas_transporte_bach/pdf/TyC_Ficha_02.pdf)

Ugarte, D. (2013). *El centro historico del cusco*. grafica editora Don Bosco S.A.

Vaggione, P. (2014). *Planeamiento urbano para autoridades locales* (1.<sup>a</sup> ed.).

Valderrama, S. (2017). *Percepción de la enseñanza científica y conocimientos de Metodología de la Investigación Científica en estudiantes de maestría*. Trujillo: revistaucv-scientia.

# **ANEXOS**

**Anexo 1: Instrumento**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA**

**GUIA DE ENTREVISTA**

Mi nombre es \_\_\_\_\_ y soy Bachiller de la E.P. de Antropología de la UNSAAC, y en esta oportunidad estamos realizando una entrevista a personas cuyo objetivo es el de poder conocer el espacio público urbano del Centro Histórico de nuestra ciudad. Cuyas respuestas nos serán de mucha ayuda para nuestra investigación. Muchas gracias.

Nombre \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_

**ESPACIOS PÚBLICOS**

1.- ¿Vive Usted en el Centro Histórico? Si/No \_\_\_\_\_ ¿Cuánto tiempo?

\_\_\_\_\_

1.1. Veredas

1.1.1. ¿Cómo son las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

Amplias                       Angostas

¿Porque?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

1.1.2. ¿Cree que las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco brindan un espacio adecuado para el encuentro entre personas?

- Sí  No

¿Porque?

---

---

---

1.1.3. ¿Cuál es su opinión sobre el ESTADO de las aceras?

- Bueno  Muy Bueno  Malo  Muy malo  Regular

¿Porque?

---

---

---

1.1.4. ¿Se siente cómodo al caminar por las aceras en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

- Sí  No

¿Porque?

---

---

---

1.1.5 ¿Cuán relevante considera usted o su familia el uso de las aceras en su barrio para pasear o como vía de desplazamiento cotidiano?

Muy Importante  Importante  Normal  Algo Importante  Nada Importante

¿Porque?

---

---

---

## 1.2. Mobiliario Urbano

1.2.1. ¿Qué tipo de equipamiento urbano está disponible en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

es:

Insuficientes  Suficientes  Normal  Buenos  Excelentes

¿Porque?

---

---

---

---

1.2.2. ¿Se encuentra disponible el equipamiento urbano necesario para resguardarse de la exposición al sol?

Si  No

¿Cual?

---

---

---

---

1.2.3. ¿Está presente el mobiliario apropiado para resguardarse de la lluvia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

Si       No

¿Qué tipo de mobiliario?

---

---

---

---

1.2.4. ¿Hay mobiliario idóneo para el reposo en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

Si       No

¿Ejemplo?

---

---

---

---

### 1.3.- Áreas Verdes

1.3.1. ¿Cree usted que la cantidad de áreas verdes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es?

Insuficientes     Suficientes     No estoy seguro/ no se

1.3.2. ¿Cuan importantes son los espacios verdes para usted y su familia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

Muy importante

- Importante
- Algo importante
- No tan importante
- No se

¿Porqué?

---

---

---

---

#### **1.4.- Áreas de parques, espacios al aire libre y recreativos.**

1.4.1. ¿Cuál es la importancia de los parques y zonas de recreación en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco para usted y su familia?

- Muy importante
- Importante
- Algo importante
- No tan importante
- No estoy seguro / No se

¿Porqué?

---

---

---

---

1.4.2. ¿Está de acuerdo con la afirmación de que su vecindario en el centro histórico de la ciudad del Cusco cuenta con un servicio adecuado de parques, espacios abiertos y zonas recreativas?.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Neutral
- De acuerdo
- Muy de acuerdo

¿Porqué?

---

---

---

---

### **Accesibilidad**

1.5. Discontinuidad de las aceras

1.5.1.- ¿Cree usted que las aceras en el centro histórico de la ciudad del Cusco, son cómodas para caminar?

- Si  No

¿Porqué?

---

---

---

---

1.6. Condición física de calles

1.6.1. ¿Cómo evaluar el estado de las calles en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Buen Estado  Mal estado  Regular

¿Por qué?

---

---

---

---

1.7. Contaminación

1.7.1. ¿Cree que existe contaminación visual en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.7.2. ¿Piensa que existe contaminación sonora en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.7.3. ¿Considera que hay contaminación atmosférica en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

### 1.8. Obstáculos urbanos

1.8.1. ¿Cree usted que la cantidad de vehículos motorizados, son obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.8.2. ¿Son los autobuses turísticos una de las dificultades en el entorno urbano del centro histórico de Cusco?

Sí       No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.8.3. ¿Contribuyen los postes de telefonía y alumbrado al problema de obstáculos en el área urbana del centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí       No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.9. Sistema de Señalización.

1.9.1. ¿Cuál es su percepción sobre el sistema de señalización que facilita la identificación de los servicios en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

- Insuficientes
- Suficientes
- Normal
- Buenos
- Excelentes

¿Por qué?

---

---

---

---

1.9.2. ¿ El sistema de señalización le facilita el acceso a los servicios en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

### 1.10. Vías

1.10.1. ¿Considera que las vías están en buenas condiciones en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.10.2. ¿Cree que la ubicación de las señales de tránsito en el centro histórico de la ciudad del Cusco es apropiada?

Sí       No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.10.3. ¿Considera que el mantenimiento de vías es oportuno en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

     Sí         No

¿Por qué?

---

---

---

---

## 1.11. Transporte público

### 1.11.1. Circulación

1.11.1.1. ¿Considera que los conductores de vehículos motorizados en el centro histórico de la ciudad del Cusco obedecen las señales de tránsito?

     Sí         No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.11.1.2. ¿Considera que deberían circular vehículos motorizados en la plaza de Armas del centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

## 1.12. Congestión

1.12.1. ¿Cree usted que existe congestión vehicular en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.12.2. ¿Cree que los viajes en el centro histórico de la ciudad del Cusco son distantes?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.13. Caminar

1.13.1. ¿Cree que es saludable caminar?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.13.2. ¿Cuánto tiempo máximo podría caminar en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

¿Por qué?

1.13.3. ¿Qué le impide caminar en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

¿Por qué?

---

1.14. Encuentro

1.14.1. ¿Encuentra placentero entablar conversaciones en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad del Cusco?

Sí  No

¿Por qué?

---

---

---

---

1.14.2. ¿Cuáles son las barreras que le dificultan socializar y charlar en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad del Cusco?

---

---

---

---

---

1.14.3. Si reside en la ciudad del Cusco, ¿dónde prefiere reunirse con amigos y familiares?:

- Su casa
- El parque
- La calle
- La plaza
- El Mall

¿Por qué?

---

---

---

---

**Anexo 2:** Cuadro de Operacionalización de variables

	Variable	Indicador or	Preguntas
	1. Espacio público	1.1. Veredas	<p>1.1.1. ¿Cómo son las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p>Amplias, angostas.</p>
			<p>1.1.2. ¿Cree que las veredas en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco brindan un espacio adecuado para el encuentro entre personas?</p> <p>Si, No</p>
			<p>1.1.3. ¿Cuál es su opinión sobre el ESTADO de las aceras?</p>
			<p>1.1.4. ¿Se siente cómodo al caminar por las aceras en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p>Bueno, muy bueno, malo, muy malo, regular</p>
			<p>1.1.5. ¿Cuán relevante considera usted o su familia el uso de las aceras en su barrio para pasear o como vía de desplazamiento cotidiano?</p> <p>Muy importante, importante, neutral, algo importante, Nada importante</p>
			<p>1.2.1. ¿Qué tipo de equipamiento urbano está disponible en los espacios públicos del Centro Histórico de la ciudad del</p>

		1.2. Mobiliario Urbano	<p>Cusco? Insuficientes, suficientes, normal, buenos, excelentes.</p>
			1.2.2. ¿Se encuentra disponible el equipamiento urbano necesario para resguardarse de la exposición al sol? Si, No
			1.2.3. ¿Está presente el mobiliario apropiado para resguardarse de la lluvia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco? Si, No
			1.2.4. ¿Hay mobiliario idóneo para el reposo en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco? Si, No
		1.3. Áreas verdes	<p>1.3.1 ¿Cree usted que la cantidad de áreas verdes en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es?</p> <p>Insuficientes, suficientes, no estoy seguro / no sé.</p>
			<p>1.3.2 ¿Cuan importantes son los espacios verdes para usted y su familia en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p>Muy importante, importante, algo importante, no tan importante, no sé.</p>
		1.4. Parques, espacios abiertos y recreativos	<p>1.4.1 ¿Cuál es la importancia de los parques y zonas de recreación en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco para usted y su familia?</p> <p>Muy importante, importante, algo importante, no tan importante, no estoy seguro / no sé</p>

			<p>1.4.2 ¿Está de acuerdo con la afirmación de que su vecindario en el centro histórico de la ciudad del Cusco cuenta con un servicio adecuado de parques, espacios abiertos y zonas recreativas? Totalmente en desacuerdo, en desacuerdo, neutral, de acuerdo, muy de acuerdo</p>
	Accesibilidad	2.5. Discontinuidad de las aceras	<p>2.5.1 ¿Cree usted que las aceras en el centro histórico de la ciudad del Cusco, son cómodas para caminar?</p> <p>Si, No</p>
		2.6. Condición física de calles	<p>2.6.1. ¿Cómo evaluar el estado de las calles en el centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p>Buen estado, mal estado, regular</p>
			<p>2.7.1. ¿Cree que existe contaminación visual en el centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p>Si, No.</p>
		2.7. Contaminación	

		<p data-bbox="608 936 751 1061">2.8. Obstáculos urbanos</p> <p data-bbox="608 1778 842 1854">2.9. Sistema de Señalización</p>	<p data-bbox="863 197 1394 322">2.7.2. ¿Piensa que existe contaminación sonora en el centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p data-bbox="959 376 1046 407">Si, No.</p> <p data-bbox="863 461 1394 586">2.7.3. ¿Considera que hay contaminación atmosférica en el centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p data-bbox="999 640 1086 672">Si, No.</p> <p data-bbox="863 806 1394 981">2.8.1. ¿Cree usted que la cantidad de vehículos motorizados, son obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p data-bbox="999 1034 1086 1066">Si, No.</p> <p data-bbox="863 1120 1394 1245">2.8.2. ¿Son los autobuses turísticos una de las dificultades en el entorno urbano del centro histórico de Cusco?</p> <p data-bbox="959 1299 1046 1330">Si, No.</p> <p data-bbox="863 1384 1394 1559">2.8.3. ¿Contribuyen los postes de telefonía y alumbrado al problema de obstáculos en el área urbana del centro histórico de la ciudad del Cusco?</p> <p data-bbox="999 1612 1086 1644">Si, No.</p> <p data-bbox="863 1868 1394 1948">2.9.1. ¿Cuál es su percepción sobre el sistema de señalización que facilita la</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





			<p>públicos del centro histórico de la ciudad del Cusco</p> <p>2.14.3. Si reside en la ciudad del Cusco, ¿dónde prefiere reunirse con amigos y familiares?:</p> <p>Su casa, el parque, la calle, la plaza, el mall.</p>
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### Anexo 3: Matriz de consistencia

		<b>UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO</b> FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA			
<b>MATRÍZ DE CONSISTENCIA</b>					
<b>ASESOR</b>	<b>:</b>	<b>Dr.</b>	<b>Lic.</b>	<b>Jose David Ugarte Vega Centeno</b>	<b>PRESENTADA POR</b>
					<b>Bach. Samuel Roberto Holgado Loiza</b> <b>Bach. Gorki Zegarra Ricalde</b>
<b>TÍTULO DE LA TESIS</b>		<b>:</b>	<b>“Espacio público y accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019 - 2021”</b>		
<b>PROBLEMAS</b>		<b>OBJETIVOS</b>		<b>HIPÓTESIS</b>	<b>VARIABLES</b>
<b>GENERAL</b>		<b>GENERAL</b>		<b>GENERAL</b>	<b>INDEPENDIENTES</b>
¿Cuáles son las características de los espacios públicos y su accesibilidad peatonal en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?		Explicar las características del espacio público y su accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021.		La presencia de vehículos motorizados contribuye a la inadecuada accesibilidad de los peatones a los espacios públicos en el centro histórico de la ciudad del Cusco en 2019 – 2021.	Espacio público
<b>ESPECÍFICOS</b>		<b>ESPECÍFICOS</b>		<b>ESPECÍFICAS</b>	<b>DEPENDIENTES</b>
• ¿Cuáles son las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?		• Identificar las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021.		• Las características del espacio público en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021 no fueron diseñadas en función del peatón.	Para las V. Independ.
• ¿Cómo es la accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021?		• Describir las características de accesibilidad peatonal en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021..		• La accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021 es limitada debido a que las aceras no son las apropiadas para el peatón quedando reducidas y con difícil acceso	Accesibilidad
					a) Veredas b) Mobiliario urbano c) Áreas verdes d) Parques, espacios abiertos y recreativos
					a) Discontinuidad de las aceras b) Estado físico de las calles c) Contaminación d) Obstáculos urbanos e) Señalética f) Vías g) Transporte público h) Congestión i) Caminar j) Encuentro
					<b>Población</b> La población determinada está establecida de 25 personas. De estos, se ha elegido como muestra a 15 personas según las reglas del muestreo no probabilístico dirigido. <b>Muestra</b> 15 personas  <b>Técnicas e instrumentos:</b> En cuanto a las técnicas se ha utilizado la observación no participante y las entrevistas estructuradas El instrumento necesario para esta investigación fue la guía de entrevista, cámara fotográfica, dron, grabadora y computadora.

## Anexo 4: Fotografías

### Figura 1

*Plaza de Armas de Cusco vista aerea.*



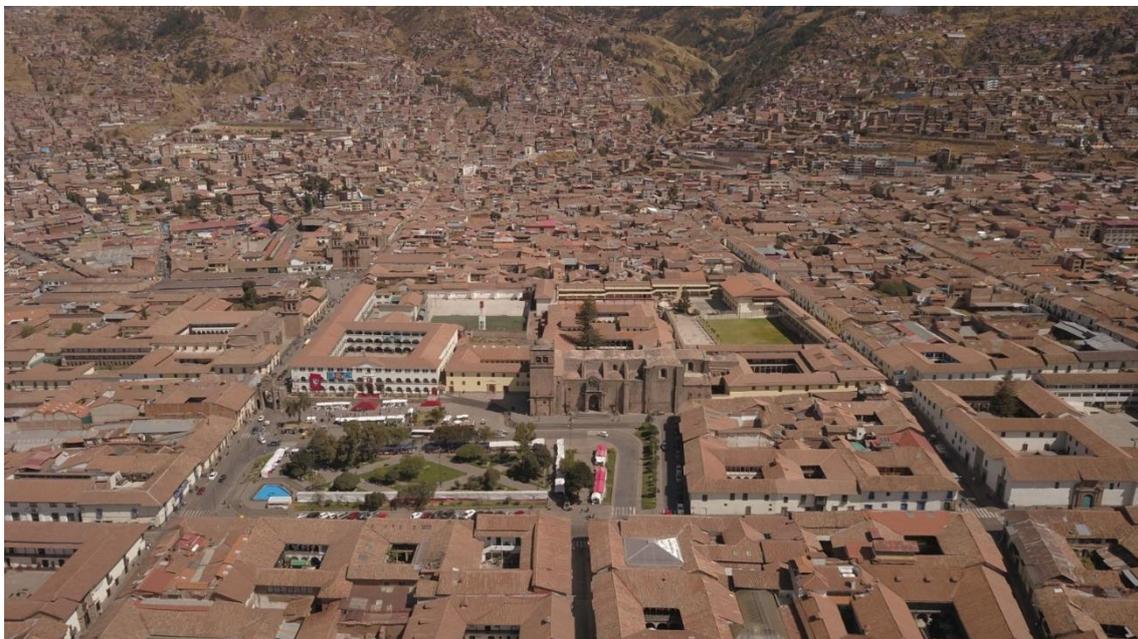
### Figura 2

*Plaza de Armas de Cusco vista aérea.*



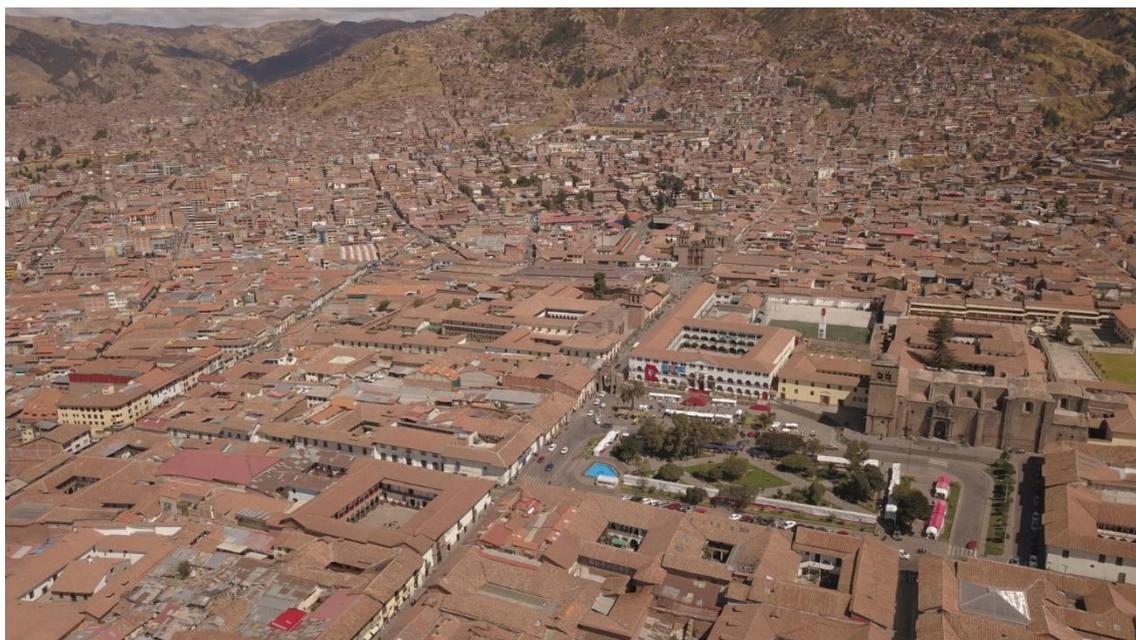
**Figura 3**

*Plaza San Francisco de Cusco vista aérea.*



**Figura 4**

*Plaza San Francisco de Cusco y algunas arterias del centro histórico.*



## Figura 5

*Ausencia de equipamiento urbano para el resguardo contra la exposición al sol.*



## Figura 6

*Ausencia de equipamiento urbano para el resguardo contra la exposición a la lluvia.*



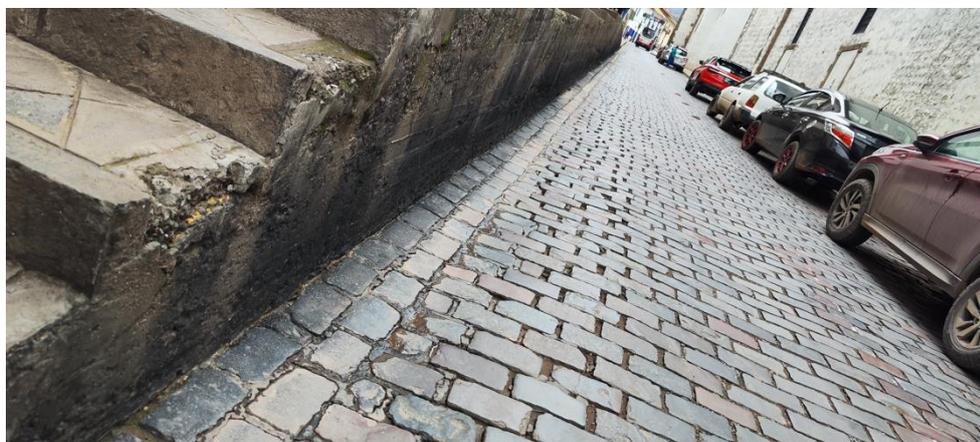
## Figura 7

*Vías de acceso en mal estado y sin mantenimiento.*



## Figura 8

*Congestión vehicular.*



## Figura 9

*Contaminación visual.*



## Figura 10

*Contaminación acústica.*

**Figura 11**

*Contaminación medio ambiental.*



**Figura 12**

*Obstáculos generados por el tráfico vehicular.*



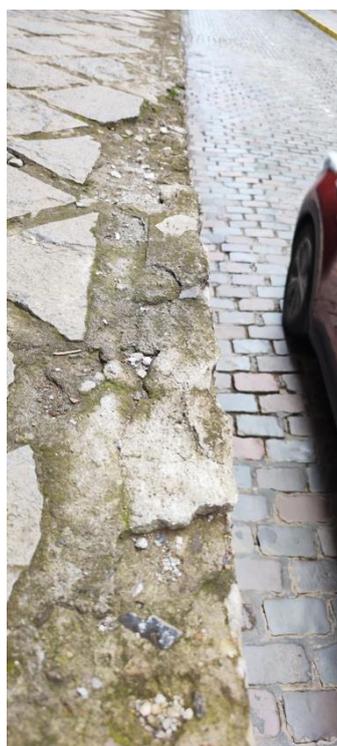
**Figura 13**

*Discontinuidad de las veredas y estructuras angostas y en mal estado de conservación.*



Veredas angostas

veredas en mal estado de conservación



Congestión peatonal



obstáculos urbanos



Discontinuidad de las veredas



veredas en mal estado



Veredas estrechas



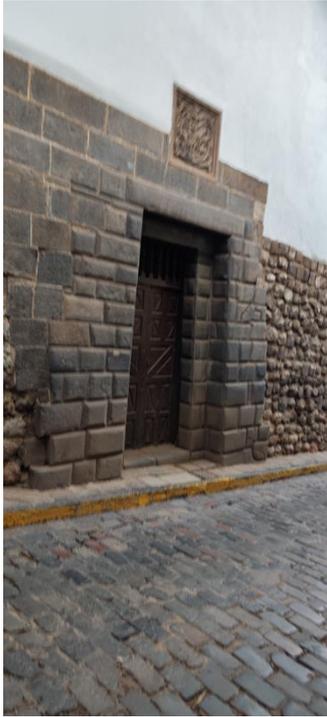
vías sin mantenimiento



Señaléticas mal posicionadas



Veredas angostas



inexistencia de señaléticas



**Figura 14**

*Vista panorámica de la plaza de armas de la ciudad del Cusco*

