

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

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGIA**



TÍTULO:

“EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DEL CUSCO”

TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO
PROFESIONAL DE LICENCIADO EN
ANTROPOLOGIA, PRESENTADO POR EL: **Br.
GEISHON TUPAYACHI TRUJILLO**

ASESOR:

Antrop. DAVID UGARTE VEGA CENTENO

CUSCO – PERU

2019

Dedicatoria:

A mi madre Hildaaura Trujillo Peralta por enseñarme a soñar, a mi padre Raúl Tupayachi Herrera por enseñarme a pisar tierra y luchar, a mis hermanos Raúl, Dick y Dacio con quienes aprendí a mantener viva la esperanza, a mis hijos Neil, Arunee, Ariana, Tiziana y Abigail Doriana por ser fuente de energía y amor, a mi pareja Ruth Gomez Alvarez con quien cada día abrimos caminos de fe y amor, a mi amigo y Maestro Dr. Jorge Ladrón de Guevara i Orbegoso de quien aprendí que la filosofía y música elevan el pensamiento y el alma, y al Cusco por ser mi tierra y de mis antepasados.

INDICE

Introducción	3
CAPÍTULO I: METODOLOGÍA	6
1. Problema de investigación.....	6
Pregunta General:	16
Preguntas Específicas:	16
2. Hipótesis.....	16
Hipótesis General:	16
Hipótesis específicas:	16
3. Formulación de Objetivos	16
Objetivo General	16
Objetivos Específicos.....	17
4. Justificación	17
5. Diseño Metodológico	17
5.1 Método.....	17
5.2 Técnicas	17
5.3 Instrumentos	19
5.4 Población y muestra.....	19
5.5 Método de análisis.	19
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.	20
1. Teoría.	20
2. Estado de arte.	30
a) Movimiento Moderno.....	30
b) Escala y dimensión humana.....	33
c) Caminar y calidad de vida.....	40
CAPITULO III: SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN	54
1. Espacio público en la ciudad del Cusco.....	54
1.1 Aceras.....	54
1.2 Discontinuidad de las aceras.....	61
1.3 Mobiliario urbano.....	66
1.4 Estado físico de calles.....	71
1.5 Áreas verdes.....	75
1.6 Contaminación.	78
1.7 Obstáculos urbanos.....	82
1.8 Señalética	87

1.9. Servicios urbanos	90
1.10 Parques, Espacios Abiertos y Recreativos	93
2. TRANSPORTE MOTORIZADO	104
2.1 Circulación	104
2.2 Estacionamiento	108
2.3 Vehículos.	111
2.4 Vías.	114
2.5 Accesibilidad	118
2.6 Seguridad	121
2.7 Fluidez.	124
2.8 Congestión	127
3. SITUACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA.	129
3.1 Felicidad	129
3.2 Libertad	132
3.3 Seguridad	135
3.4 Recreación.	140
3.5 Salud	142
4. DIMENSIÓN HUMANA	145
4.1 Proxémica	145
4.2 Caminar	149
4.3 Encuentro	153
CONCLUSIONES	159
SUGERENCIAS	161
Bibliografía:	163
ANEXOS	169
ASPECTOS GENERALES DE LA CIUDAD DEL CUSCO	170
EVOLUCIÓN URBANA DEL CUSCO	185
INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EN LA PROVINCIA Y DISTRITO DE CUSCO	188
OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPÓTESIS	193
CUESTIONARIO DE PREGUNTAS	200

Introducción

Esta investigación intitulada *el espacio público de la ciudad del Cusco* es un caso de antropología urbana, por cierto, como una temática propia de esta disciplina, en este informe se discute la situación del espacio público en Cusco

La investigación se realizó en la ciudad del Cusco, la reflexión inicial sobre el enfoque de este texto se produjo después de la Peatonalización del Centro Histórico de la ciudad del Cusco que fue implementada con la ORDENANZA MUNICIPAL N° 011 – 2015 – MPC el 7 de mayo de 2015.

Es conveniente que con esta investigación se coadyuve a la reflexión de la calidad de vida de las personas y al medio ambiente, de tal forma que tome la Meta 11.7 de los Objetivos Globales para el Desarrollo Sostenible (ODS), que hace mención a la importancia de los espacios públicos en los siguientes términos: “Hasta 2030, proveer acceso universal a áreas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, especialmente para mujeres y niños, adultos mayores y personas con discapacidad” (Naciones Unidas/CEPAL, 2016). Como tema central de la investigación y con datos empíricos se busca demostrar la situación de la calidad de los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

Se problematizó el fenómeno de los espacios públicos de la ciudad del Cusco a través de las siguientes preguntas: ¿Cómo es el espacio público en la ciudad del Cusco?, ¿El espacio público en la ciudad del Cusco ha sido desarrollada en función de la dimensión humana?, ¿Cómo fue diseñado el espacio público en la ciudad del Cusco?

Los objetivos son: Explicar cómo es el espacio público en la ciudad del Cusco, así como describir las características del espacio público en la ciudad del Cusco y describir el desarrollo del espacio público de la ciudad del Cusco.

Por supuesto la ciudad del Cusco se enfrenta a problemas de tráfico, exclusión, inseguridad y degradación ambiental. La abismal diferencia entre ricos y pobres se ve materializada en la gran disparidad espacial que se observa entre la calidad de los lugares donde viven unos y otros. La calidad de la vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen.

Así esta investigación es importante porque permite conocer la calidad del espacio público en la ciudad del Cusco y saber la razón de los problemas de vitalidad, salud, seguridad y sostenibilidad de la ciudad del Cusco.

Igualmente, esta investigación es importante para los planificadores urbanos, autoridades locales, regionales y nacionales, para que se entienda que debe planificarse las ciudades en función de la dimensión humana para darle calidad de vida a la ciudadanía.

Se benefician los planificadores urbanos, autoridades locales, regionales y nacionales porque a la hora de la agendación, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas referidas a espacios públicos en la ciudad del Cusco, tendrán el dato empírico y el sustento teórico para que les sirva de guía en la fase predecisional y en la fase decisional a la hora de diseñar espacios públicos de calidad en la ciudad del Cusco.

La metodología utilizada en esta investigación es el deductivo. Pues me permite acopiar datos empíricos y hacer el análisis a la luz de la teoría de Jean Gehl, Manuel Castells, Jürgen Habermas y David Harvey

En cuanto a las técnicas se ha utilizado la observación participante y las entrevistas estructuradas, el instrumento necesario para esta investigación fue la guía de entrevista.

La tesis central que se plantea en el trabajo es, el espacio público de la ciudad del Cusco, no es de calidad para el peatón, debido a su desarrollo en función del tránsito motorizado.

El trabajo se divide en tres capítulos. El capítulo primero hace referencia a la metodología con que abordamos nuestro objeto de investigación. El capítulo segundo se refiere al marco teórico y al estado de arte; en cuanto al estado de arte abordamos los temas como movimientos modernos, escala y dimensión humana, caminar y calidad de vida. El capítulo tercero trata de la sistematización de la información.

Finalmente se exponen las conclusiones de la investigación, así como las sugerencias y la bibliografía.

CAPÍTULO I: METODOLOGÍA

En este capítulo se expone la metodología con el que se acopio los datos empíricos.

1. Problema de investigación.

La ciudad del Cusco, antigua capital del Tawantinsuyu, hoy capital histórica del Perú, era el centro sagrado del Tawantinsuyu y la real sede del orden dinástico de los Inkas. Los estudios arqueológicos detallan una ocupación continua del valle desde el periodo formativo hasta nuestros días, haciendo del Cusco, uno de los sitios más importantes en América, con una antigüedad mayor de 7000 años (Florez, 2005).

Hacia el siglo XV la concepción urbana del Cusco se hace más compleja durante el gobierno de Pachakuteq, personaje que la concibe y transforma bajo la forma de un felino: un totémico Puma, relacionado con el poder religioso, político y militar de los Señores Inkas del Tawantinsuyo como lo describe Betanzos:

desde las Casas del Sol para abajo, al cual sitio mandó que se llamase Hurin Cuzco, que dice "lo bajo del Cuzco," y el remate postrero de la punta desto, mandó que se nombrase Pumap Chupan, que dice "cola de león;" en el cual sitio poblaron estos tres señores, ellos y los de su linaje, de los cuales y de cada uno por sí comenzaron é decindieron los tres linajes de los de Hurin Cuzco; los cuales señores se llamaron Vica Quirao, y el otro Apu Mayta, y otro Cjuilliscachi Urco Guaranga (a). E de las Casas del Sol para arriba, todo lo que tomaban los dos arroyos hasta el cerro do agora es la fortaleza. (Betanzos, 1880, pp.111-112),

Alfaro y Matos (2014) indicaron que la ideología venida de Occidente a principios del siglo XVI rompe drásticamente los conceptos urbanos andinos. Ahora la ocupación del espacio responde a otros criterios o patrones de asentamiento.

Con la presencia de los españoles, desde el siglo XVI, se impuso un nuevo modelo de explotación y ocupación del territorio, un nuevo orden de planificación urbana orientada

al control y sometimiento de sus ocupantes; modelo que se mantendrá sin mayores cambios durante el periodo de la Republica hasta bien entrado el siglo XX, donde la región Cusco entrará en un proceso de modernización acelerado y sin rumbo.

Navarro (2006) indicó que la vieja ciudad inca primero y después española empieza a modernizarse. Entre 1909 - 1925 se edifica el mercado de San Pedro, demoliéndose parte del monasterio de Santa Clara, la construcción de la estación del ferrocarril provocó la destrucción de parte del antiguo Hospital de Naturales. En 1912 la Plaza de Armas, Regocijo, San Francisco, reciben el tratamiento con jardines afrancesados, en 1914 cuenta con iluminación artificial, el alumbrado a kerosene da paso a la luz eléctrica, se inicia el saneamiento con la canalización del rio Saphi, se amplía el hospital de Belén hoy hospital Antonio Lorena de estilo neo-peruano. Inauguran el servicio de tranvía jalado por acémilas, inicio de obras de instalación de agua y desagüe por la Foundation Company en junio de 1924.

Sin embargo, no será suficiente y la ciudad del Cusco se mantendrá en condición de precariedad y presencia de tugurios, ocupada por migrantes, que se agolpan en la mayoría de las casonas. Navarro (2006) añadió que la ciudad empieza a perder la unidad estilística urbana y arquitectónica. Con la llegada del ferrocarril se incrementa la importación de productos, compitiendo con la producción local, hacia 1930 se hace notorio el declive de las haciendas, desde 1940 se asiste a la desindustrialización textil del Cusco.

Harth (1934) presentó el Plano Sistemático de Orientación Reguladora, propone el crecimiento de la ciudad hacia el este, actual barrio de Tawantinsuyo. Reitera sus recomendaciones sobre el ordenamiento urbano en 1948. Dorich, inicia los estudios del Plan Piloto Regulador del Cusco, estos planes pese a su parcial cumplimiento, orientan el crecimiento urbano hacia el sector de Belén, Almudena, Santiago, que se une a la trama de la ciudad, en el Este, ya se encuentra instalada la fábrica de Cerveza Gunther, la fábrica

textil Huáscar, en la década de los '30 se emplaza el aeropuerto en el sector de Wanchaq. Estos polos de desarrollo como dicen los historiadores de la época, dejan listo el crecimiento más allá de los extramuros de la ciudad antigua, el mismo que se precipitará después del sismo de 1950. (Navarro, 2006, pp. 55-56).

Azevedo (1982) indicó que el terremoto del 21 de mayo de 1950 destruyó y deterioró el 99.48% de las construcciones de la ciudad de Cusco (Tamayo, 2010), indicó que después del terremoto llegó la Misión UNESCO presidida por el Dr. Kubler, Jefe del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Yale y el arquitecto Mac Gregor, restaurador mexicano, a los que se sumó el arquitecto cusqueño Ladrón de Guevara, quienes elaboraron un informe detallado de los daños causados por el terremoto, el plan para la restauración y reconstrucción de la ciudad y el costo que demandaría

Alfaro y Matos (2014), aproximadamente desde 1950 para adelante, a raíz del terremoto que destruye la ciudad de Cusco, la población local, el gobierno nacional y el apoyo internacional se preocupan tanto de la reconstrucción de la ciudad como la dinamización de la economía de la región.

Entre las décadas de 1960 a 1990, la ciudad del Cusco experimentó un mayor crecimiento vegetativo y migratorio, con la consecuente ocupación del fondo del valle del Watanay y de las faldas de los cerros que rodean la ciudad.

El área de la ciudad antigua concentra la mayor actividad económica, de gestión y de servicios, por lo que reúne importante cantidad de equipamiento urbano, evidenciando problemas de articulación vial y desabastecimiento de servicios básicos en las nuevas áreas urbanas.

El Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2017) se indicó que la planificación urbana oficial es superada por el planeamiento y urbanismo informal, este alto consumo de suelo urbanizable es provocado por los traficantes de terrenos y

especuladores, como por la actividad inmobiliaria que induce a una baja densidad en las nuevas zonas urbanas. La consecuencia será la ocupación indiscriminada de zonas no aptas para ser urbanizadas como áreas de cultivo, bosques, zonas arqueológicas y paisajísticas, laderas y bordes de ríos.

Frente a esta situación cabe indicar lo siguiente:

Las calles, las plazas y los espacios públicos han contribuido a definir las funciones culturales, sociales, económicas y políticas de las ciudades. Históricamente han sido —y continúan siéndolo— la primera vara con la cual medir el “estatus” de un lugar, y su transformación desde un asentamiento caótico y desorganizado hasta ser una ciudad establecida.

Clos en la introducción que hace a Gehl (2014), menciona, a menudo la mala calidad y el bajo mantenimiento de estos espacios reflejan una disminución de la calidad física, económica y social de una ciudad, a la vez que alientan una espiral del declive. Un espacio público de “calidad” provee conectividad y acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar, como así también chances de congregarse.

Los recientes estudios realizados por ONU-Hábitat (2016) informaron 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. Muchas veces, este se configura de manera que minimice la conectividad y los movimientos de las personas, y así se preservan enclaves de riqueza y se privilegia el transporte automotor, dejándole a la movilidad peatonal caminos marginales sin planificar. En estas áreas, no solo se ha deteriorado la movilidad tornándose ineficiente, sino que el público se ha quedado sin espacio crítico donde se pueda localizar infraestructura y servicios.

Como resultado, los individuos padecen costos adicionales de mantenimiento, o bien se ven impedidos de acceder a servicios básicos, el cual se incrementará con el crecimiento urbano que se da en el mundo.

United-Nations (2015) indica que, el crecimiento de la población urbana continua a escala mundial; en 1950, el 30 % de la población mundial era urbano, las aglomeraciones urbanas mayores estaban en los países desarrollados.

Para el 2014 el 54% de la población mundial era urbano, las mayores ciudades estaban en los países emergentes. las ciudades medias experimentan el crecimiento más rápido en Asia y en África.

En el 2050 el 66% de la población mundial será urbano, China, India y Nigeria concentraran el 37% del crecimiento urbano.

Así mismo manifiesta que las megaciudades crecen mientras las pequeñas ciudades disminuyen. En 1990 había 10 megaciudades, con una población de 153 millones de habitantes, equivalente al 7% de la población mundial. Las aglomeraciones urbanas mayores estaban en los países desarrollados.

Para el 2014 se incrementó a 28 megaciudades, con una población de 453 millones de habitantes, equivalente al 12% de la población mundial.

En el 2030 tendremos 41 megaciudades, con una población de 736 millones de habitantes.

También expuso que las ciudades medias (0,3 a 5 millones) seguirán creciendo a escala global. 1990 el número de ciudades era de 945, con una población de 818 millones de habitantes que equivale al 35.8% de la población mundial. Las aglomeraciones urbanas mayores estaban en los países desarrollados.

El 2015 el número de ciudades era de 1656, con una población de 1479 millones que equivale al 37.4% de la población mundial. El 20% de la población urbana vive en ciudades medias entre 1 y 5 millones de Habitantes. El 50% de la población urbana vive en ciudades de menos de 500.000 habitantes.

Para el 2030 el número de ciudades será 2121, con una población de 1956 millones. 38.7% de la población mundial. El 45% de la población urbana vive en ciudades de menos de 5000.000 habitantes.

Montero (2017) indica que, en el caso de América Latina y el caribe (ALC); Las ciudades del continente concentran el poder económico, político y administrativo y se estima que más del 80 % de la población de la región es urbano.

Igualmente manifestó que América Latina ha experimentado un proceso de urbanización tan rápido que ha sido calificado de explosión urbana, y como resultado es hoy la región en desarrollo más urbanizada del mundo. Su población total ha sido estimada en 623 millones de personas, de las cuales un porcentaje de 79,5% habita en zonas urbanas de acuerdo a la definición de cada país, lo que en la mayoría de los casos significa asentamientos de más de 2.000 habitantes.

También observó que ALC ha pasado de ser una región principalmente rural a una urbana entre 1950 y 2010. Al inicio de este periodo pocos países (por ejemplo, Argentina, Uruguay, Cuba) eran predominantemente urbanos. Esta estructura espacial se ha mantenido, siendo además asociado al nivel de ingreso per cápita: hoy existe una correlación entre el nivel de ingreso y de urbanización de los países. En cambio, los países de menores ingresos como los de América Central, Bolivia, Paraguay, tienen menores tasas de urbanización.

Así mismo manifestó que, el crecimiento urbano más rápido corresponde al periodo después de la segunda guerra mundial, los años 50 y 60 marcaron para las urbes de la región un rápido crecimiento poblacional en torno de 4% anuales. Desde entonces se observa una marcada desaceleración del crecimiento poblacional de las ciudades en ALC, particularmente durante las décadas de los 70, 80 y 90. A partir del año 2000, esta tasa es inferior al 2%.

En el caso de Perú, CUYA (2016) indicó que la densidad bruta del país pasó de 17.62 hab/km² en 1993 a 21.96 hab/km² en 2007 y a 24.5 hab/km² en la actualidad. En 1993 – Censo Nacional-, el Perú tenía poco más de 22 millones de habitantes, 70.1% en áreas urbanas (cerca de 15.5 millones) y 29.9% en áreas rurales (casi 6.6 millones). El 52% de la población urbana (8 millones) vive fuera de Lima, Arequipa y Trujillo, las únicas tres ciudades con más de 500 mil habitantes.

En 2007 –Censo Nacional-, el Perú tenía poco más de 28 millones de habitantes. La proyección del INEI al 2015 es de 31.2 millones, 76.7% urbana (cerca de 24 millones) y 23.3% rural (7.2 millones). Cuatro ciudades albergan más de medio millón de habitantes cada una: Lima, Arequipa, Trujillo y Chiclayo, que equivale en total al 49% de la población urbana.

El crecimiento poblacional se ha desacelerado, de acuerdo a la comparación de las Tasas de Crecimiento intercensales (entre 1972-1981 y entre 1981 y 1993). Lima es la Metrópoli Nacional con 6.3 millones de habitantes. Arequipa y Trujillo son Metrópolis Regionales con 619 mil y 509 mil habitantes respectivamente. Se observa gran desproporción (10 a 1) por la concentración poblacional en la capital de la república. El crecimiento poblacional siguió desacelerándose entre los censos de 1993 y 2007.

Las Metrópolis tienen al 2015: Lima 9'866,647 habitantes, Arequipa 869,351, Trujillo 799,550 y Chiclayo 600,440. Se incrementó la desproporción poblacional entre Lima y la segunda ciudad –Arequipa-, siendo ahora de 11 a 1.

El urbanismo modernista, adoptado tardíamente en el Perú y practicado - informal y formalmente- hasta hoy, ocupa un alto porcentaje de las áreas urbanas de ciudades metrópoli, mayores e intermedias del Perú, generando:

- a) Vastas zonas urbanas sin identidad sin personalidad, sin jerarquización vial y sin referentes de orientación, conformadas por la acumulación monótona o aleatoria de (mini) manzanas, principalmente en las periferias de las ciudades.
- b) Configuración urbana estática y repetitiva, con alta inercia a cambios tecnológicos en el tratamiento de desechos líquidos y sólidos (orgánicos e inorgánicos). Lagunas de oxidación “rodeadas” por áreas urbanas – formales e informales- en crecimiento.
- c) Modelos estáticos repetitivos de espacios públicos de recreación pasiva-activa, por falta de creatividad y de reglamentación ad-hoc.

Sin embargo, se ha ido consolidando una oferta formal de vivienda en las principales ciudades del país, que aun con limitaciones de escala y diseño, ha contribuido a consolidar procesos de densificación urbana y de recuperación de no pocas zonas urbanas deterioradas, pero con espacios públicos de mala calidad.

ONU-HABITAT (2012) indica que los espacios públicos son lugares de convivencia e interacción social por excelencia. Constituyen los ejes articuladores de las ciudades y sus servicios, y desempeñan funciones sociales, institucionales, ambientales, de movilidad y recreación.

Así mismo el espacio público desempeña un papel central en la convivencia social. De la misma manera que espacios públicos deteriorados, mal planeados o la falta de espacios influyen en la aparición de conductas antisociales y violentas, su disponibilidad, calidad y libre acceso incitan a la integración social y la ruptura de las barreras físicas y sociales de la inequidad.

También resalta que la inseguridad urbana también se nutre del deterioro y mal diseño de los espacios públicos. Estrategias de localización, accesibilidad, iluminación y calidad del mobiliario urbano, que respondan a las demandas sociales y garanticen la igualdad, son determinantes para la apropiación y la convivencia social en el espacio urbano y el acceso a otros elementos y servicios.

En el caso del Cusco no solamente tenemos espacios públicos reducidos y 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, sumados a los inconvenientes que presenta la movilidad peatonal como:

- Ausencia de elementos que protejan de la lluvia y la radiación solar.
- El mal estado físico de las calles.
- Conflicto con los vehículos y tráfico intenso.
- Las barreas creadas por la inseguridad del tráfico.
- Falta de acondicionamiento adecuado de los paraderos peatonales.
- Discontinuidad de las vías.
- Aceras angostas.
- Falta de señalización vial etc.

Por lo tanto, tenemos que resaltar que un buen patrón de calles contribuye al desarrollo de la infraestructura, mejora la sostenibilidad ambiental, permite una mayor productividad, enriquece la calidad de vida, promueve la equidad y la inclusión social.

Clos en la introducción que hace a Gehl (2014) resalta que la calle emerge como el espacio público primordial en numerosos asentamientos urbanos de distintos lugares del mundo, que no destinan la suficiente cantidad de metros cuadrados para los intereses comunes. Las calles le brindan a la ciudad un canal estructurador en el que confluyen el significado social, la movilidad personal y comercial, el compromiso cívico, la salud humana y la integridad ambiental.

Sin estos recursos espaciales donde pueden ocurrir los intercambios personales, culturales y económicos, las ciudades se convierten en lugares de exclusión, prohibición, degradación ambiental y esterilidad económica, como es el caso de nuestra ciudad.

De continuar esta situación el ciudadano cusqueño 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, etc.

Sin embargo, el problema puede resolverse mediante una visión renovada del planeamiento urbano y del diseño que se apoya sobre la sostenibilidad y el acceso igualitario a lo “público” mediante políticas y estrategias adecuadas. Se debe entender que la planificación urbana y el diseño son medios a través de los cuales es posible reconciliar e integrar cuestiones ambientales, económicas, espaciales, sociales y culturales de la ciudad.

Estas disciplinas tienen que encontrar los caminos para crear urbes que les sirvan a todos, que otorguen oportunidades a los ricos y a los pobres por igual, donde las comunidades y sus intereses estén en el centro del proceso de la toma de decisiones sobre

el desarrollo urbano, y donde se evite dejar a cualquier ciudadano expuesto al riesgo y a la vulnerabilidad, particularmente en el caso de los que sufren situaciones de pobreza.

Por lo tanto, para conocer el problema descrito, se ha efectuado la investigación mediante las siguientes interrogantes:

Pregunta General:

¿Cómo es el espacio público en la ciudad del Cusco⁷?

Preguntas Específicas:

- a) ¿El espacio público en la ciudad del Cusco ha sido desarrollado en función de la dimensión humana?
- b) ¿Cómo fue diseñado el espacio público en la ciudad del Cusco?

2. Hipótesis.

Hipótesis General:

El espacio público de la ciudad del Cusco, no es de calidad para el peatón, debido a su desarrollo en función del tránsito motorizado.

Hipótesis específicas:

- a) El espacio público en la ciudad del Cusco, no ha sido desarrollado en función de la dimensión humana porque se ha priorizado el transporte motorizado.
- b) El espacio público en la ciudad del Cusco fue diseñado en función de dimensiones que no brindan calidad de vida a sus habitantes.

3. Formulación de Objetivos

Objetivo General

Explicar el espacio público en función del peatón y del transporte motorizado en la ciudad del Cusco,

7 ciudad del Cusco entendido como espacio físico

Objetivos Específicos.

- a) Describir las características del espacio público en la ciudad del Cusco.
- b) Describir el desarrollo del espacio público en la ciudad del Cusco.

4. Justificación

Es importante esta investigación porque permite conocer la calidad del espacio público de la ciudad del Cusco y saber la razón de los problemas de vitalidad, salud, seguridad y sostenibilidad en la ciudad del Cusco.

Igualmente, esta investigación es importante para los planificadores urbanos, autoridades locales, regionales y nacionales, para que se entienda que debe planificarse las ciudades en función de la dimensión humana para darle calidad de vida a la ciudadanía.

Se benefician los planificadores urbanos, autoridades locales, regionales y nacionales porque a la hora de la agendación, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas referidas a espacios públicos en la ciudad del Cusco, tendrán el dato empírico y el sustento teórico para que les sirva de guía en la fase predecisional y en la fase decisional a la hora de diseñar espacios públicos de calidad en la ciudad del Cusco.

5. Diseño Metodológico

5.1 Método

El método es deductivo. Permite acopiar datos empíricos y hacer el análisis a la luz de la teoría de Jean Gehl, Manuel Castells, Jürgen Habermas y David Harvey

5.2 Técnicas

En cuanto a las técnicas se ha utilizado la observación y las entrevistas estructuradas.

Según el medio utilizado. La observación fue la no-estructurada. Es decir, no se recurrió al uso de instrumentos como la guía o el cuestionario ya que la observación será

al azar, se identificarán y se registrarán como la gente usa los espacios públicos, como calles, plazas, áreas verdes, etc. Para conocer cuan cómodo se siente en estos espacios públicos en la ciudad del Cusco.

Según la participación del observador. la observación fue el no-participante o indirecta. Vale decir, el contacto con la unidad de observación fue neutral, pues se observará el problema de estudio de manera indirecta sin ser parte del proceso de los casos seleccionados.

Según el número de observadores. La observación se llevó a cabo de manera individual. Para ello, se observó y registró en el cuaderno de campo e inmediatamente se transcribió en las fichas de campo.

Según el lugar. La observación se realizó en el lugar de los hechos. Es decir, en diferentes espacios públicos en la ciudad del Cusco. No se convocó a ninguna reunión para observar las actuaciones, ni se generó acciones artificiales ni laboratorios humanos, sino más bien se llevó a cabo en la misma realidad tal como se presenta y en su misma dinámica.

Entrevista. - la modalidad de la entrevista que hemos observado se ha estructurado de la siguiente manera:

Según su forma. La entrevista que se sostuvo con los ciudadanos fue estructurada, es decir con el uso de un cuestionario. Esta entrevista que se realizó sobre la base de un formulario o cuestionario con preguntas abiertas previamente elaboradas, se llevó a cabo en el lugar de los hechos y según el caso conveniente. Además, las entrevistas se efectuaron de modo directo, cara a cara, vale decir el entrevistador y el entrevistado conversaron amablemente de este modo se recogió amplia información verbal como no verbal.

Según el número de participantes la entrevista fue conducida de modo individual. Después de haber pactado una cita con el actor (entrevistador y entrevistado) se dialogó abiertamente sobre el problema que se está investigando y buscando siempre no alejarse del cuestionario.

5.3 Instrumentos.

El instrumento necesario para esta investigación fue la guía de entrevista.

5.4 Población y muestra.

Considerando que la investigación es de carácter cualitativo la muestra no es necesariamente representativa, por lo que se ha optado trabajar con el muestreo no probabilístico. O sea, se ha fijado encontrar a los informantes claves y al azar.

5.5 Método de análisis.

El método de análisis para los datos acopiados fue el cualitativo.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.

En este capítulo se presenta la sistematización de la teoría.

1. Teoría.

Para comprender el tema de espacio público se ha apelado a la teoría de Habermas, Castells, Borja, Carrión, Kuri y Gehl.

Respecto al espacio público Habermas (1989) ha indicado que pueden entenderse como intersubjetividades de orden superior, es decir la sociedad. En ellos pueden articularse autocalificaciones y autoatribuciones colectivas formadoras de identidad. Y en el espacio público de orden aún más superior, con ello se refiere al conjunto de sociedades; resultante de la agregación de los anteriores, puede también articularse una conciencia social global.

Asimismo, manifiesta que cada espacio público está abierto hacia otros espacios públicos. En estos espacios públicos se institucionalizan procesos de formación de la opinión o de formación de una voluntad común, los límites son permeables; deben sus estructuras discursivas a una tendencia universalista apenas disimulada. Todos los espacios públicos parciales remiten a un espacio público global, en que la sociedad en conjunto desarrolla un saber acerca de sí misma.

Para Habermas (1993), el espacio público es sobre todo el elemento constitutivo de la ciudad donde el poder, se hace tangible y visible, donde el simbolismo colectivo se materializa, donde se forma la conciencia colectiva. La ciudad es un escenario, un espacio público que cuanto más accesible esta esté a todos, más expresará la democratización política y social.

Habermas (1999) resalto que simultáneamente, se forma un espacio público, una opinión pública política, donde las personas privadas pueden utilizar como medio de

crítica permanente, y que cambia las condiciones de legitimación del poder político. Las consecuencias de la racionalización del mundo de la vida.

Habermas (2005) indicó que el espacio público se convierte en eje simbólico de la transformación de la política hacia el empoderamiento del mundo de la vida.

También expuso que, con los medios de comunicación masiva, el espacio público se ha extendido más allá de las interacciones simples hacia una diferenciación de actores, que caracteriza en “oradores” y “oyentes”, con oportunidades diferenciales de ejercer influencia. La característica de las interacciones dentro de la publicidad afecta, pero no necesariamente destruyen, la racionalización de los procedimientos discursivos de formación de la opinión.

Manifestó que la existencia del espacio público es la condición de posibilidad mínima para la racionalidad reflexiva: es decir que la capacidad de las personas para construir sociedades más democráticas, con mayor acceso a la participación-deliberación, exige entender y transformar sustantivamente el problema de la intersubjetividad, de la compleja objetividad de las relaciones humanas, y la lógica instrumental que predomina en ellas. Aquí es central la filosofía del lenguaje como espacio compartido por todos los individuos.

De la misma manera, afirmó que el espacio público se caracteriza por condicionamientos históricos y sociales específicos a cada contexto, y que, en general, se expresa como un espacio de exclusión y de reproducción de relaciones desiguales, donde la violencia estructural se naturaliza y donde lo público se ha elaborado históricamente desde determinadas élites.

En la misma línea, Borja (2000), también, señaló que la historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes, la ciudadanía y el poder, se materializan, se tangibilizan en el acceso, uso y la conformación de las calles, las

alamedas, las plazas, los parques, los lugares de encuentro y esparcimiento ciudadano. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

También refuerza la idea de que en la ciudad lo primero son las calles, plazas, los espacios colectivos y sólo después vendrán los edificios y las vías. los espacios públicos definen la calidad de la ciudad, porque es indicador de la calidad de vida de la gente y por lo tanto define la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.

Puntualiza que el espacio público nos interesa principalmente por dos razones. Primero que, en el espacio público, es donde se manifiesta, con mayor fuerza y mayor frecuencia la crisis de “ciudad” y de “urbanidad”. Segundo porque las nuevas realidades urbanas, especialmente las que se dan en las zonas de expansión, generan diversos retos al espacio público: la movilidad individual generalizada, la multiplicación y la especialización de las “nuevas centralidades” y la fuerza de las distancias que parecen imponerse a los intentos de dar continuidad formal y simbólica a los espacios públicos.

También aporta desde el ámbito jurídico administrativo y dice que, el espacio público es un concepto jurídico (pero no únicamente): un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad del dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización y de instalación de actividades. El espacio público moderno resulta de la

separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada generalmente al derecho a edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derechos por medio de la cesión), que normalmente supone reservar este suelo libre de construcción (excepto equipamientos colectivos, infraestructuras de movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etcétera). Pero más allá de tal diferenciación formal, lo que en propiedad define la naturaleza del espacio público es el uso, y no el estatuto jurídico. El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y diversidad de actividades.

De la misma manera hace hincapié en que, el espacio público también tiene una dimensión social y cultural. Es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, y a veces de expresión comunitaria.

También indicó que el espacio público supone dominio público, uso social colectivo. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, porque invita a la interrelación; por su capacidad de estimular la identificación y recreación simbólica, la expresión y la integración cultural. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.

Borja (2000b), de la misma manera, ha afirmado que el espacio público es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo vocacionalmente igualitario e integrador. Todas las zonas de la ciudad deben estar articuladas por un sistema de espacios públicos y dotadas de elementos

de monumentalidad que les den visibilidad e identidad. Ser visto y reconocido por los otros es una condición de ciudadanía.

Borja (2012) indico que la cualidad del diseño es una dimensión principal del equipamiento y del espacio público, muchas veces determina su eficacia, su capacidad de generar un uso social intenso y diverso. El buen uso de la obra arquitectónica no es tanto su originalidad “singular” como la combinación entre su adecuación a los destinos propios que debe servir y su prestigio formal que representa un plus de autoestima y poder de atracción (por ejemplo, el Guggenheim de Bilbao).

De la misma manera Castells (2009), define el espacio público, como el espacio de la interacción social y significativa donde las ideas y los valores se forman y reforman, se asimilan, se interiorizan se transmiten, se respaldan y combaten; espacio que en última instancia se convierte en el campo de entrenamiento para la acción y la reacción.

Indico que el contexto de la comunicación se vio facilitado por la reunión física en las calles, origen de la formación del espacio público, y como resultado del proceso de comunicación política.

Asimismo anuncio que sin desafiar las imágenes que los poderes establecidos crean y proyectan en el espacio público, las mentes individuales no podrían reconstruir una nueva mente pública y de este modo las sociedades quedarían atrapadas en un proceso interminable de reproducción cultural que impediría la innovación que es un estado estacionario que equivale a la muerte, y sin innovación los proyectos alternativos y, en definitiva, el cambio social, que es la esencia de la vida.

De la misma manera indico que cuando hay una separación entre un estado intervencionista y una sociedad civil crítica, el espacio público se debilita, eliminando la

esfera intermedia entre el aparato administrativo y los ciudadanos sobre todo los ciudadanos de actitud crítica.

Castells (2014) expuso que el estudio de la historia del proceso de urbanización parece la forma más indicada de abordar la cuestión urbana, por lo tanto, los espacios públicos de manera central. Nos introducimos así en el centro de la problemática del desarrollo de las sociedades. En efecto, parece claro que el proceso de formación de las ciudades está en la base de las redes urbanas y condiciona la organización social del espacio, en particular el espacio público.

Castells (2001), también, expuso que las actividades basadas en el lugar, es decir el espacio físico, sobre las que se fundamentan las ciudades, deben competir sumando valor a las experiencias cara a cara que sólo pueden tener lugar en las ciudades. Conviene añadir a este hecho el importante papel que desempeñan el espacio público en la experiencia que finalmente es emocional y la monumentalidad (museos, centros culturales, arte en espacios públicos e iconos arquitectónicos) a la hora de marcar el espacio y facilitar una interacción dotada de sentido.

Desde otro punto de vista, Clos en la introducción que hace a Gehl (2013) indico que el espacio público no es sólo el espacio de la expresión política sino el del acceso a la información. Desborda el espacio nacional constituyendo una esfera pública internacional que es el espacio público de orden más superior a la que hacía referencia Habermas (1998), que moviliza nuevas formas de ciudadanía mundial, como lo muestran las organizaciones internacionales de defensa de los derechos humanos y las ONG que, desde cada país, median entre lo internacional y lo local.

Así mismo al referirse al espacio público indica que, estamos ante un ámbito que constituye hoy uno de los derechos fundamentales del ciudadano, pues se ha convertido en una condición clave en la construcción de identidades colectivas.

Gehl (2014), de la misma manera, ha reafirmado que, las ciudades que mejoren y logren que sus habitantes usen su espacio público contarán con una comunidad cohesionada, una identidad cívica y una calidad de vida. La mejora se dará si es diseñada en función de la dimensión humana; La vitalidad y el aprovechamiento continuo de las zonas comunes por parte de los habitantes desembocan en un ambiente urbano que está bien mantenido y seguro, convirtiendo así la ciudad en un lugar atractivo para vivir y trabajar y ello solo se dará en un espacio público de calidad.

También indica que es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, la forma en que pensamos y sentimos determina la forma en que actuamos. una herramienta vital en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática.

Igualmente hace referencia a dos grandes estudios sobre espacio público y vida pública, realizados en 1994 y 2004, indicaban que el tránsito peatonal y las actividades de desarrollo en el tiempo habían aumentado marcadamente, en consonancia con estas mejoras urbanas, convirtiéndose en espacios públicos de calidad.

De la misma manera, ha reafirmado que el concepto de “vida entre edificios” incluye una gran cantidad de actividades que la gente realiza cuando usa el espacio público: caminatas de un lugar a otro, que son buenos para la salud, paseos, paradas cortas, otras más largas, mirar tiendas, tener conversaciones y encuentros, hacer deporte, bailes, actividades recreativas, intercambio y comercio, se ven juegos, espectáculos callejeros y hasta mendigos. El espacio público es apetecible cuando es de calidad.

A la par anuncio que, en su esencia, caminar es una forma especial de comunicación y comunión entre personas que comparten el espacio público, como un lugar de circulación semejante a una grilla dentro de la cual se mueven, se encuentran crean y recrean símbolos.

Reafirma que tanto el carácter como el nivel de magnitud que alcanzará la vida urbana están influidos por la calidad del espacio público es una conexión importante en sí misma, con efectos en la cultura.

También expuso que el amplio espectro de actividades y actores que tiene cabida en el espacio público evidencia el rol que éste ocupa como un lugar potenciador de los lazos sociales y generador de identidades.

También manifestó que las reglas de juego dentro del espacio público están determinadas por los intereses públicos, lo que asegura que existan oportunidades para que la gente intercambie mensajes personales, culturales y políticos, a través de la opinión pública.

Por otro lado, expuso que al ser un ámbito donde se produce un encuentro abierto y franco entre las personas, el espacio público es un escenario donde pueden desarrollarse eventos masivos, ya sea actos políticos, manifestaciones y protestas, como así también actividades más modestas, tales como campañas para recoger firmas, distribuir volantes o encuentros comunitarios, que son los que hacen vital y segura los espacios públicos.

Así mismo indica que el espacio público debe ser un lugar vital, donde numerosos grupos puedan usarlo y cruzarse entre sí, reforzando así la seguridad y la salud de la ciudad.

Finalmente, también expuso que podemos ver el panorama contrario en áreas urbanas: donde hay un clima riguroso y el espacio público es de mala calidad, hay grupos pequeños de personas que se encuentran muy distantes unos de otros, además de observarse pocos

niños jugando en el barrio. Bajo estas circunstancias, la gente no tiene el hábito de salir de su casa porque no se han creado las condiciones para un círculo positivo de retroalimentación. Si el espacio público es de calidad se revierte el proceso.

La definición de Carrión (2005), tal vez es la más específica, el espacio público es un espacio simbiótico en el sentido que genera integración, articulación, encuentro y conectividad de los distintos y lo hace a partir de dos determinaciones: una que le da sentido y forma a la vida colectiva mediante la integración de la sociedad, y otra que le da un orden y unidad a la ciudad a través de su cualidad articuladora estratégica.

Así mismo anuncio que, sin embargo, hoy la ciudad se organiza más desde la esfera de lo privado que de la pública. En la actualidad el mercado tiene mayor peso del que tenía, al extremo de que la gestión pública se le subordina, y el espacio público ha pasado de espacio estructurante a ser estructurado, residual o marginal, perdiendo sus funciones originales, o en algunos casos, siendo sustituidos por otros espacios más funcionales al urbanismo actual, como son el centro comercial o el club social. De esta manera, el espacio público –como las plazas- termina siendo, por un lado, un desperdicio para la lógica económica de la maximización de la ganancia, y por otro, un mal necesario para cumplir con las normas del urbanismo.

Desde otro punto de vista, Kuri (2014) indica que la ciudad pensada y vivida como espacio público nos acerca a las formas de desigualdad social, de inseguridad, de violencia y de ruptura de lazos sociales. Pero también a la comprensión de los referentes comunes entre grupos diferentes, y a los actores y factores que pueden contribuir a contrarrestar los efectos excluyentes y a reconstruir la ciudad como espacio de la ciudadanía.

También expuso que el espacio público de la ciudad es donde se demandan estos derechos, donde la gente usa formas distintas y contrapuestas de comunicación y de acción para expresar discrepancias, demandar inclusión social y acceso a bienes públicos.

En resumen, el espacio público es el lugar de la intersubjetividad, por lo tanto, de la comunicación y de la interacción social, donde los conflictos y acuerdos entre los actores representan la constitución de su sociedad según sus valores e intereses.

El espacio público es el lugar del cambio social, es decir la interacción del cambio cultural y el cambio político que se da a través de la comunicación.

Por consiguiente, en la ciudad del Cusco, el espacio público, tal como ha indicado las teorías citadas es inadecuado debido a que se ha priorizado y dado las facilidades a la circulación del vehículo motorizado, en detrimento del peatón y en consecuencia depreciando calidad de espacios públicos para las personas.

2. Estado de arte.

Referente al tema de estudio hay suficiente investigación relevante, aquí presentamos los trabajos revisados.

a) Movimiento Moderno

Jacobs (2012) denunció el aumento masivo de vehículos motorizados y donde el peatón va perdiendo espacio en las calles y anda de miedo en las veredas, para Jacobs la esencia de la ciudad son las calles si estas están mal diseñadas, está mal diseñada la ciudad; si en las calles se encuentra polución, delincuencia, ruido, riesgo de accidente, barbarie, terror; entonces encontrara en la ciudad, polución, delincuencia, ruido, riesgo de accidente, barbarie, terror.

Así mismo ya tenía claro la prevalencia de la ideología urbanista del Movimiento Moderno, sabía que el primer problema donde teníamos que concentrarnos eran las calles, indica que si las calles de la ciudad están a salvo de la barbarie y del terror, la ciudad está totalmente a salvo de la barbarie y del terror. Cuando la gente dice que una ciudad o una parte de la misma es peligrosa o es una jungla, quiere decir principalmente que no se siente segura en sus aceras.

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

También anuncio que, ese tipo de bien común fue destruido y se convirtió en un espacio público dominado por el advenimiento del automóvil (lo que suscito intentos de las administraciones urbanas de recuperar algunos aspectos de un pasado común «más civilizado» disponiendo calles cerradas al tráfico, cafés en las aceras, carriles-bici, miniparques como espacios de juego y cosas parecidas).

Harvey (1998), igualmente señalo que en la publicación de *Soft City* de Raban (1974), el cual es un relato eminentemente personalizado sobre la vida en Londres a comienzos de la década de 1970. El libro presagiaba un nuevo tipo de discurso que después generaría términos como «gentrification» y «yuppie», que se convertirían en descripciones corrientes de la vida urbana en la cual la ciudad, cada vez más, era víctima de un sistema racionalizado y automatizado de producción masiva y de consumo masivo de bienes materiales.

Así mismo indica que la modernidad está destruyendo la ciudad, Raban citado por Harvey (1998) indica: Señales, estilos, sistemas de comunicación veloces, altamente convencionalizados, son el alma de la gran ciudad. Y cuando estos sistemas se derrumban -cuando perdemos la posibilidad de manejar la gramática de la vida urbana-, domina (la violencia). La ciudad, muestra gran forma moderna, es maleable, dócil a la deslumbrante y lujuriosa multiplicidad de vidas, sueños e interpretaciones. Pero las mismas cualidades plásticas que hacen que la gran ciudad sea liberadora de la identidad humana también son la causa de su especial vulnerabilidad a la psicosis y a la pesadilla totalitaria.

Borja (2003), anuncio que el urbanismo contemporáneo, heredero del movimiento moderno, fue reconstructor de ciudades después de la Segunda Guerra Mundial. Se oriento hacia un funcionalismo eficiente, dotado de un instrumental separador más que integrador (la zonificación, los modelos), justificado por urgencias sociales (vivienda, equipamientos básicos) y acentuando por la compartimentación de las administraciones públicas y de los cuerpos profesionales (por ejemplo, el dominio de los ingenieros en la planificación de los transportes, sin el complemento de otras disciplinas). así resultaron las grandes operaciones de vivienda en las que cada operación se destinaba a un segmento social determinado y la prioridad era asignada casi siempre a la vialidad como

ordenamiento y como inversión. De esta manera el espacio público paso a ser residual. Dicho movimiento moderno del urbanismo impera en la mente de nuestros urbanistas.

Choay (2004) de la misma manera expuso que el modelo progresista (los CIAM, Le Corbusier) propone un objeto urbano separado cuyos componentes estandarizados se reparten en el espacio según un orden funcional y geométrico. El modelo culturalista (la ciudad-jardín de Howard) es, por el contrario, compacto y multifuncional. El modelo progresista dominó la escena europea desde los años veinte, pero no tuvo una aplicación significativa hasta después de la Segunda Guerra Mundial y la reconstrucción.

Gehl (2014), también, expuso que las fuerzas del mercado y ciertas tendencias arquitectónicas dejaron de ver las interrelaciones y los espacios comunes de la ciudad para hacer énfasis en las edificaciones individuales, que en este proceso se han hecho cada vez más aisladas, introvertidos y desdeñosos y peor aún le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol prioritario de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes.

Al respecto indica. Los modernistas rechazaban tanto a la ciudad como al espacio urbano y hacían énfasis en los edificios exentos. Esta ideología se hizo dominante en la década de 1960 y sus principios aún continúan siendo la norma para planificar numerosas áreas nuevas. Si a un equipo de planeadores se le pidiese que encontraran una manera de reducir las posibilidades de actividades entre edificios, difícilmente podrían encontrar un método más eficiente que los principios urbanos del Movimiento Moderno.

Así mismo, indico que conjuntamente a la ideología modernista donde el objeto urbano separado es lo importante, está el elemento que nos desplaza en ese espacio urbano separado, que es el automóvil, resaltando que los automóviles invadieron las ciudades de modo masivo alrededor de la década de 1960, dando inicio así a un proceso que acabaría erosionando cualquier posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana. Los daños que

este fenómeno provocó se volvieron tan numerosos y constantes que hoy en día es casi imposible percibir cuán perjudicial ha sido el impacto del automóvil para la calidad de vida de nuestras ciudades

También anuncio que en las más de cinco décadas que han transcurrido desde 1961, año de la publicación del libro de Jane Jacobs, investigadores y teóricos de la planificación urbana han contribuido al estudio y al debate en torno a la vida y a la muerte de las grandes ciudades. En ese sentido, se ha acumulado una gran cantidad de nuevos conocimientos al respecto. También han ocurrido cambios en el modo como se realiza la planificación del transporte. Han disminuido las facilidades que solían darse a los automóviles, se han introducido principios de “tráfico calmo” y se han tomado medidas para mejorar la seguridad vial.

b) Escala y dimensión humana

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. Es decir, el hombre ha creado una nueva dimensión, la dimensión cultural, de la que la proxémica es sólo una parte. La relación entre el hombre y la dimensión cultural es tal que tanto el hombre como su medio ambiente participan en un moldeamiento mutuo. El hombre está ahora en condiciones de crear realmente todo el mundo en que vive, lo que los biólogos llaman su biotopo. Y al crear ese mundo está en verdad determinando la clase de organismo que será. Este pensamiento es aterrador si se tiene en cuenta lo poco que sabemos del hombre. y como este modela el espacio público. Damásio (2010) también expuso que el hombre modifica su entorno y este lo modifica a él. Confirmando la propuesta de Edward Hall. Así mismo anuncia que nuestras ciudades están creando diferentes tipos de personas en sus barrios de miseria, sus hospitales para enfermos mentales, sus prisiones y suburbios.

Estas sutiles interacciones hacen los problemas de la renovación urbana y la integración de las minorías en la cultura dominante más difíciles de lo que suele suponerse.

A la par ratifica que el hombre ha creado prolongaciones materiales de la territorialidad, así como señaladores territoriales visibles e invisibles. Por lo tanto, siendo la territorialidad relativamente fija, he denominado este tipo de espacio en el nivel proxémico espacio de caracteres fijos, de fisonomía fija.

Indicamos que la ideología del modernismo implantado después de la segunda guerra mundial todavía se mantiene en la mente de nuestros ingenieros y arquitectos como también autoridades al respecto indica que para resolver formidables problemas urbanos se necesita no sólo la habitual camarilla de expertos (urbanistas arquitectos, ingenieros de todo tipo, economistas, especialistas en la aplicación de las leyes, peritos de tránsito y transportes, educadores, abogados, trabajadores sociales y teóricos de la política), sino cierto número de expertos de otro tipo. Raramente, o nunca, se concede calidad de miembros permanentes en los departamentos de planificación urbana a los psicólogos, los antropólogos y los etólogos, pero debería concedérseles. porque en particular los Antropólogos son los que están capacitados para comprender los fenómenos sociales y culturales.

De la misma manera los trabajos de ONU-Habitat(2014), señalan que el espacio de caracteres fijos es uno de los modos fundamentales de organizar las actividades de los individuos y los grupos. Por lo tanto “el diseño debe crear un sentido a escala humana y la apropiación del espacio público. La relación adecuada entre la altura del edificio y el ancho de la calle evita la creación de pasajes confinados o grandes avenidas con vigilancia natural limitada. El tratamiento de las fachadas de los edificios y otras características arquitectónicas también pueden crear espacios amigables a través de la colocación de ventanas, tiendas comerciales en la planta baja y restringiendo las paredes ciegas frente a

los pasos peatonales. Porque si tenemos paredes ciegas invita a la delincuencia por que se tiene la sensación de no ser vigilados, las ventanas son los ojos de la calle; los planificadores urbanos devén de tomar en cuenta los estudios etnográficos para comprender como le gusta que sean sus calles a los ciudadanos, como se sienten seguros.

Así mismo resaltan un patrón a escala humana no es un impedimento para el flujo del tráfico, pero una calle excesivamente ancha puede crear una barrera. Por ejemplo, las calles locales de más de dos carriles tienden a desalentar a las personas a cruzarlas; un estudio encontró que los residentes en calles con tráfico ligero tenían, en promedio, el doble número de amistades o conocidos que aquellos que residen en calles con mucho tráfico. Las calles que dan prioridad a peatones y ciclistas, y que son seguras y amables, promueven un vecindario más unido.

Gehl (2014), de la misma manera indica que en la planificación de las ciudades se ha perdido la dimensión humana afirma que si bien los problemas de las ciudades ubicadas en diferentes partes del mundo, que a su vez cuentan con niveles desiguales de desarrollo económico, no son idénticos, a la hora de implementar la dimensión humana dentro del planeamiento urbano, las divergencias son en realidad mínimas. El mismo patrón se repite en todas partes, y es que, en resumidas cuentas, a lo largo de los últimos 50 años se le ha negado un lugar a la dimensión humana dentro del proceso planificador.

También indica que la dimensión humana es un patrón generalizado que puede verse en todas las escalas. Así como las ciudades pueden buscar alentar la vida urbana mediante diversas políticas públicas, hay sobrados ejemplos de cómo la renovación de un solo espacio y hasta el cambio de un mobiliario y algunos detalles pueden llevar a las personas a patrones completamente nuevos de comportamiento. Kandel (2001), en el mismo sentido, la temperatura, los colores, olores sonidos etc. influyen en nuestro estado de ánimo y nuestra conducta.

Ratifica que cuando empieza a aumentar el parque automotor de forma acelerada, la competencia por el metro cuadrado se intensifica. Con el correr del tiempo, las posibilidades de lograr una buena calidad de vida urbana para los peatones disminuyen.

Al respecto advierte, hace ya varias décadas que la dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano, mientras que otros temas, como el manejo del constante aumento del tráfico vehicular, han pasado a ser primordiales. A esto hay que sumarle que las diversas ideologías que han dominado la disciplina —principalmente el modernismo— le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes. Por último, no se puede dejar de mencionar que las fuerzas del mercado y ciertas tendencias arquitectónicas han dejado de hacer foco en las interrelaciones y los espacios comunes de la ciudad para hacer hincapié en los edificios individuales, que en este proceso se han hecho cada vez más aislados, introvertidos y desdeñosos.

Ratifica que el diseño de la ciudad tiene que ser a escala humana, para una convivencia agradable a los sentidos, una escala que nos invite al diálogo a la comunicación que es consustancial al ser humano, en este caso se refiero a la escala humana de espacio de carácter fijo como indica Edwar Hall.

También expuso que al planificar nuestras ciudades se debe volver a la escala humana que se ha abandonado con el modernismo, si queremos que las ciudades y los edificios se conviertan en lugares atractivos para que las personas los usen, habrá que tratar consistentemente a la escala humana de un modo nuevo. Trabajar con esta escala es la faceta más dificultosa y más sensible de todas las que aparecen en el proceso de planeamiento. Si esta tarea es ignorada o fracasa, la vida urbana nunca tendrá oportunidad de florecer. La extendida práctica de moldear las ciudades desde arriba y desde afuera debe ser reemplazada con nuevos procedimientos que vayan desde abajo y desde adentro,

en línea con el siguiente principio: primero la vida, después el espacio y por último los edificios.

Así mismo nos da luces al respecto, en el comienzo del siglo XXI es posible observar ya los primeros desafíos globales que subrayan la importancia de colocar un mayor énfasis en la implementación de una dimensión humana. Lograr un proyecto que contemple desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime. En este sentido, incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. Una decidida iniciativa política que aliente a los ciudadanos a caminar y a usar la bicicleta lo máximo posible para realizar sus actividades diarias, por ejemplo, es una forma de encarar la búsqueda de estas metas.

También nos propone desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura y esto corresponde al segundo nivel proxémico, el semifijo. Porque no es algo que esta fijo como un edificio, sino que son espacios donde te puede invitar al dialogo, que Osmon le llamara Sociópetos, o son espacios que tienden a mantener apartadas a las personas unas de otras, que le llamara sociófugos.

En esta misma línea Bourdieu (1997), indicó que este es el espacio donde el agente se desenvolverá (habitus) sin importar el capital cultural que posea. El espacio público de calidad juega un campo unificador de capital cultural, porque permite que el agente a través del habitus, que es ese principio generador y unificador que retraduce las características intrínsecas y relacionales de una posición en un estilo de vida unitario, es decir un conjunto unitario de elección de personas, de bienes y de prácticas. pueda desenvolverse democráticamente reforzando la esfera pública.

También Marín (2010), expuso que por ello es fundamental diseñar los espacios públicos a escala humana, el diseño de las calles mejora las cualidades sociales del vecindario y del ciudadano.

Así mismo indico que la sea cual fuese la ideología la dimensión humana debe primar sobre cualquier requisito, más allá de la ideología que guíe un proceso planificador o de los prerequisites económicos que haya, saber manejar cuidadosamente la dimensión humana en cualquier tipo de ciudad o área urbana debería ser un requerimiento universal para gobiernos e instituciones. por lo tanto, es de suma prioridad y urgencia entender y planificar las ciudades desde la dimensión humana, y dejar de ver a las ciudades desde la dimensión del automóvil para sintetizar resalta, En resumen, el interés por una dimensión humana dentro del planeamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana. Se pueden establecer conexiones directas entre las mejoras espaciales y su papel en lograr ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles.

Desde Byblos, Líbano con más de 5000 a.c. hasta las primeras urbes en la era industrial, y desde ellas hasta la actualidad se ha ido ganando conocimiento de los diferentes tipos de asentamientos, al respecto manifiesta que los métodos usados para estudiar la vida urbana se han ido perfeccionando de modo gradual. En numerosas ciudades se han sistematizado las distintas iniciativas para conseguir información, y así se han creado procedimientos fijos, que estudian regularmente los desarrollos del espacio público como un punto de partida para discutir las políticas urbanas y establecer los objetivos a cumplir. Actualmente, y tras muchos años de desidia, el trabajo sobre la dimensión humana dentro de un proceso planificador cuenta con la apoyatura de las herramientas adecuadas y de una experiencia importante en campo.

E. T. Hall (1972), también expuso que los edificios son una expresión de pautas de caracteres fijos, es decir, es un modo de organizar las actividades de los individuos y de

los grupos. La disposición de aldeas, villas y ciudades y del campo entre ellas no es casual, sino que sigue un plan, que cambia según el tiempo y la civilización, creando y recreando cultura.

Martinez (2014), Las urbes en el mundo van creciendo velozmente y la expansión urbana es inevitable así lo informa Manuel Castells en su conferencia titulada -Los "ángeles" y "demonios" en las grandes ciudades- el 08 de junio del 2014, en el Congreso de Pastoral de Barcelona. Tanto las ciudades nuevas como las existentes deberán realizar cambios cruciales en la forma de pensar las ciudades, cuáles son los paradigmas con los que trabajan a la hora de trazar un plan urbano. Poner énfasis en la dimensión humana, es una tarea primordial de cara al futuro

En las elecciones municipales se ha escuchado a candidatos proponerla ampliación de pistas y calles más anchas para descongestionar el tráfico automotor, tréboles, puentes, bypass, tren bala etc, y muy poco se ha escuchado de calles, barrios, espacios públicos de calidad; ello es el reflejo de una lógica, la lógica modernista, al respecto Habermas(1989) manifiesta que con todo, la modernización del mundo de la vida no viene determinada solamente por las estructuras de la racionalidad con arreglo a fines. E. Durkheim y G. H. Mead vieron más bien los mundos de la vida determinados por un trato, convertido en reflexivo, con tradiciones que habían perdido su carácter cuasinatural; por la universalización de las normas de acción y por una generalización de los valores, que, en ámbitos de opción ampliados, desligan la acción comunicativa de contextos estrechamente circunscritos; finalmente, por patrones de socialización que tienden al desarrollo de «identidades del yo» abstractas y que obligan a los sujetos a individuarse. Ésta es a grandes rasgos la imagen de la modernidad tal como se la representaron los clásicos de la teoría de la sociedad.

c) Caminar y calidad de vida

El poeta Machado (1973), dijo “caminante no hay camino se hace camino al andar” parafraseando diríamos ciudadano no hay ciudad se hace ciudad al andar.

Con ello queremos ponderar lo que Gelh (2014) indico, que el caminar es el punto de partida de todo. El hombre fue creado para caminar, y todos los sucesos de la vida nos ocurren mientras circulamos entre nuestros semejantes. La vida, en toda su diversidad y esplendor, se muestra ante nosotros cuando estamos a pie. El prerequisite para poder desarrollar una vida urbana de calidad es que existan oportunidades para caminar. Nuestra esencia es caminar existimos como seres humanos porque nos movemos.

Así mismo, la ciudad históricamente ha sido y es el centro de innovación y siempre se ha reclamado espacios públicos donde podamos desenvolvernos sobre todo caminando, la ciudad ha sido siempre un lugar de encuentro como dice la gente se encontraba, intercambiaba novedades, hacía negocios y arreglaba bodas, los artistas callejeros ofrecían espectáculos y numerosos bienes se comercializaban. Sucesos urbanos, tanto grandes como pequeños, concentraban multitudes. Se celebraban procesiones, el poder se manifestaba, los premios y los castigos se llevaban a cabo públicamente, todo se desarrollaba a la vista.

También indico que la ciudad es el lugar de encuentro. Resalta que los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública, capaz de contribuir en el desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. También es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática.

Igualmente, señala que, en muchas ciudades de las regiones económicamente más avanzadas del mundo, particularmente en Dinamarca y en Holanda, existen buenos ejemplos acerca de cómo pueden convivir los medios de locomoción humanos y los mecánicos. Esta necesidad de algún tipo de coexistencia razonable entre los modos como se utiliza la calle es aún más urgente en los países en vías de desarrollo. Comparada con todas las otras áreas donde un gobierno debe invertir, los fondos requeridos para lograr una dimensión humana satisfactoria serán bajos.

Así mismo, reforzó esta idea, Comparado con otras inversiones sociales — principalmente costos de salud pública e infraestructura automotora—, el precio de incorporar la dimensión humana es tan bajo que cualquier ciudad del mundo puede realizar inversiones en esta área, más allá de su estado de desarrollo y de su capacidad económica. De cualquier modo, considerar y tener interés por estas cuestiones son la inversión primordial y los beneficios son indudablemente cuantiosos.

También indico que el planeamiento puede influir los patrones de comportamiento y de uso de regiones y ciudades. Que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios urbanos es una cuestión íntimamente ligada a cómo se maneja la dimensión humana si se ofrecen los incentivos adecuados.

De la misma manera ratifico que cuando hay que elegir tipos de calles y soluciones de transporte, es importante empezar siempre por la dimensión humana. Las personas deberían poder moverse de manera cómoda y segura por las calles de la ciudad, ya sea caminando o en bicicleta. También hay que tener especial consideración por los niños, los jóvenes, los adultos mayores y quienes son discapacitados. Los objetivos primordiales deben ser lograr espacios de calidad para las personas y condiciones seguras para los peatones.

Así mismo señalo que es crucial para espacios públicos de calidad invertir en este principio que es la dimensión humana, La principal inversión será lograr demostrar que hay interés en incorporar la dimensión humana en todas las instancias de un proyecto urbano. Mejoras cruciales en las condiciones de vida, la felicidad y la dignidad de los numerosos nuevos residentes pueden ser logradas con gastos mínimos.

Desde la misma perspectiva añade, los principios generales que debería seguir un plan urbano que contemple la dimensión humana. El punto de partida es sencillo: actividades humanas universales. Las ciudades deben proveer buenas condiciones para que la gente camine, se pare, se siente, observe, hable y escuche.

De igual forma indica que una ciudad segura se obtiene al aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano. Si una ciudad desea alentar a sus habitantes a que caminen, debe tener atractivos para ofrecer, tales como la posibilidad de hacer trayectos cortos, tener espacios públicos atractivos y una variedad de servicios disponibles. Estos elementos incrementan la actividad y la sensación de seguridad dentro de los límites de una ciudad, ya que hay más observadores en los edificios circundantes, que a su vez están interesados por los movimientos que suceden en la calle.

Igualmente señale que es importante las políticas públicas para la buena salud y una de esas políticas debe de ser caminar y sonreír, y ello es tangible en espacios públicos de calidad, al respecto nuestro teórico dice: La salud de una urbe se beneficia enormemente si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias. Alentar a la gente a caminar como parte natural de su rutina diaria es un componente indispensable de cualquier política de salud pública que un gobierno interesado en estas temáticas debería encarar.

Así mismo también expuso que ¡caminar es mucho más que solo circular! Hay contacto entre las personas y la comunidad, se disfruta del aire fresco, de la permanencia en el exterior, de los placeres gratuitos de la vida y de las diversas experiencias sensoriales. En su esencia, caminar es una forma especial de comunión entre personas que comparten el espacio público, como un lugar de circulación semejante a una grilla dentro de la cual se mueven; manifiesta que el modo como las ciudades funcionan es porque; moldeamos las ciudades y luego ellas nos moldean a nosotros.

De la misma manera informa de las experiencias positivas de ciudades que han sido administradas y gestionadas desde la dimensión humana, al respecto indica en la actualidad, podemos ver y analizar qué resultados han emergido del intento por alentar la movilidad peatonal y la vida urbana en ciudades antes dominadas por el automóvil, donde la dimensión humana pasó completamente desapercibida. En las últimas décadas, estas mismas ciudades han hecho esfuerzos por darle al tránsito peatonal y a la vida urbana mejores condiciones.

Finalmente, preciso que hoy en día podemos concluir, con conocimiento de causa, que la planificación urbana debe empezar por las personas. Es barato, simple, sano y sostenible construir ciudades para las personas como así también una obvia política de acción para enfrentarse a los desafíos del siglo XXI. Es hora de que redescubramos la dimensión humana de la planificación urbana en todas partes del mundo.

Desde otra perspectiva el neurocientífico Damasio (2010) indica que un ingrediente importante para nuestra aparición fue algo que las plantas no tienen y que algunos animales y los seres humanos, en cambio, si tenemos: movimiento.

Lacadena (2010) anuncia que se ha demostrado que cuando una persona camina libera una hormona llamada endorfina, la endorfina es tomada por los péptidos y estos a través

del flujo sanguíneo llevan la información a nuestras células; Los científicos Elizabeth H. Blackburn, Carol W. Greider y Jack W. Szostak han sido galardonados con el Premio Nobel de Fisiología o Medicina por descubrir cómo los cromosomas están protegidos por los telómeros y la enzima telomerasa; explicaron como los telómeros de los cromosomas que son como taponcitos se debilitan cuando estamos en mecanismo de supervivencia, llamado distrés, así que cuando uno camina ayuda a la sustancia llamada telomerasa que alimenta y refuerza a los telómeros evitando que estos se abran y cambien la información, produciéndonos problemas de salud, por ello que caminar es vital para el ser humano.

Pausanias, (1994), el espacio urbano ha funcionado a lo largo de la historia como un lugar de encuentro para los habitantes de las ciudades. Pausania escribe una guía de toda Grecia, 450 a.c. aproximadamente, llega a un lugar Beocia llamada Panopis y pregunta ¿puede llamarse ciudad, un lugar que no tiene edificios públicos, ni gimnasio, ni teatro, ni plaza, ni traída de agua de alguna fontana y donde las gentes viven en cabañas parecidas a “gurbis” o chozas árabes (kalybai) encaramadas al borde de un barranco?

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.

Así mismo lo que se aprende por el cuerpo no es algo que se posee, como un saber que uno pueda mantener delante de sí, sino algo que se es, así que, la hexis corporal hace visible un porte determinado, una manera específica de hablar, de caminar, y por eso de sentir y de pensar; en síntesis, de ser y estar en particularmente en un espacio público.

Capdevielle (2011) precisó que no se debe entender por caminar como una acción de desplazarse solamente, existe contacto entre las gentes y su comunidad, del gozar de un

espacio público de calidad. caminar es interrelación entre agentes que comparten el espacio público.

Dawkins (1993), defiende la siguiente tesis: la unidad fundamental de selección, y por tanto del egoísmo, no es la especie ni el grupo, ni siquiera, estrictamente hablando, el individuo. Es el gen, la unidad de la herencia. y el gen necesita de endorfina, serotonina, dopamina, oxitocina y otras hormonas para su eficiente funcionamiento y estas hormonas se liberan cuando nos movemos, por ello es importante lo que indica Gehl (2014), tenemos que planificar la ciudad para disfrutar de salir de nuestras casas u oficinas y utilizar los espacios urbanos, Dawkins (1993) indica que es un asunto muy complejo el demostrar los efectos del comportamiento en cuanto a perspectivas de supervivencia a largo plazo. pero no hay duda de que el entorno influye en el comportamiento y este tiene que ser planificado.

Harris (1990) indicó que la gente en todas las sociedades tiene intereses contrapuestos. Incluso en sociedades del nivel de las bandas, viejos y jóvenes, enfermos y sanos, hombres y mujeres no desean lo mismo al mismo tiempo. Además, en todas las sociedades, las personas desean cosas que los otros poseen y son reacios a regalar. de la misma manera Bauman (2003), manifiesta que para solucionar los problemas de la ciudad, a pesar de nuestras diferencias tenemos que tener un principio axiológico. Ese principio al parecer de Gehl (2014), sería la Dimensión Humana.

Harris (1994) anuncio 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 (2016) indicó que vale la pena destacar que las ciudades que no proporcionan condiciones amigables a la movilidad y seguridad peatonal, por favorecer

los automóviles o por fomentar las formas de construcción inmobiliaria que afectan negativamente la circulación peatonal, pueden contribuir a la preferencia por las alternativas motorizadas. En la región 38% de las emisiones urbanas de gases de efecto invernadero originan de la quema de combustibles fósiles para el transporte (vs. 17% de la industria) (ONU-Hábitat 2012), lo que también constituye una fuente principal de contaminación atmosférica en una región donde muchas ciudades principales se caracterizan por concentraciones de material particular mucho más altas de lo que recomiendan las normas de salud internacionales (CEPAL, 2014). En este sentido, el desarrollo urbano que favorece patrones de consumo privados y no valoriza los bienes y servicios públicos más eficientes, sea de modalidad de transporte o la calidad urbanística de las calles y otros espacios públicos, produce también impactos ambientales negativos.

De igual forma William Fernando Camargo Triana, Director Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá manifiesta que los procesos exitosos en las ciudades, son aquellos que a partir de las grandes obras, logran una convergencia en las diferentes fases entre la planeación urbana y la planeación de transporte, que dé sentido a una movilidad sostenible, con accesibilidad, equidad y oferta multimodal, en la que se privilegien los modos más eficientes y se ponga en la base de las decisiones al ser humano, en su condición más común en la ciudad: el ser peatón.

P. Hall (1996), también, expuso que siempre ha sido un conflicto planificar la ciudad. Desde otro punto de vista Chiavenato (2013), indicó que Peter Druker el más famoso autor neoclásico, afirma que no existen países desarrollados ni países subdesarrollados, sino países que saben administrar la tecnología, los recursos disponibles y potenciales, y países que todavía no saben hacerlo. En otros términos, existen países administrados y países subadministrados. Lo mismo ocurre en las organizaciones. Existen organizaciones

excelentes y organizaciones en condiciones precarias de administración. Todo se reduce a un aspecto de talento administrativo.

Según Chiavenato (2007) la planeación estratégica se refiere a la manera como una empresa intenta aplicar una determinada estrategia para alcanzar los objetivos propuestos. Es generalmente una planeación global y a largo plazo la visión de nuestra ciudad tiene que ser consensuada con la ciudadanía.

Chiavenato (2009) manifiesta que en la actualidad las organizaciones amplían su visión y su actuación estratégica. Cualquier proceso productivo sólo es posible con la participación conjunta de diversos grupos de interés y cada uno de ellos aporta algún recurso, como la inversión en el talento humano.

Así mismo señaló que la forma en que la gente se comporta en una comunidad es a menudo muy diferente de cómo la gente se comporta en otra comunidad.

Al respecto Echeverría (2003) indicó, Como dicen los miembros del pueblo Xhosa de Sudáfrica, «soy porque somos». Los individuos son generados dentro de una cultura lingüística dada, dentro de un sistema de coordinación de la coordinación del comportamiento dado, dentro de un lenguaje dado, dentro de una comunidad. Una vez que asimamos el lenguaje de la comunidad, podemos comprender mejor al individuo.

Giddens (1991), también expuso que en una ciudad somos agentes comprendidos, porque tenemos un lenguaje en común, tenemos símbolos, reglas y recursos en común.

E. T. Hall, (1972) señaló por ello que es importante observar la historia de las ciudades, que es nuestra historia, para así poder ver claramente cómo las estructuras urbanas y el planeamiento han influido sobre el comportamiento humano.

Así mismo. expone que los animales sociales necesitan estar en contacto unos con otros. La pérdida de contacto con el grupo podría ser fatal por muchas razones, entre ellas

el peligro de ser víctima de algún depredador. si bien es cierto que en la ciudad no nos encontraremos con animales de otra especie que quieran devorarnos, si nos encontramos con vehículos motorizados que según la Organización Mundial de la Salud(OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en el mundo quitan la vida a más de 1,2 millones de personas y causan traumatismos en hasta 50 millones. Se trata de la primera causa de mortalidad en las personas de entre 15 y 29 años de edad y de la novena en cifras mundiales, dato al 03 de enero del 2018. Entonces el automóvil es el depredador del peatón, es por eso que la distancia social es muy importante mantenerla.

Refuerza que, para comprobarlo en el hombre, basta con observar una familia con muchos niños pequeños que se tienen por la mano mientras atraviesan una calle muy transitada. En el hombre, han prolongado la distancia social el teléfono, la TV y el trasmisor portátil (walkie-talkie), que han hecho posible la integración de actividades grupales a largas distancias. La mayor distancia social está modelando las instituciones políticas y sociales de modos que apenas últimamente han empezado a estudiarse.

Desde otra perspectiva, Medina (2012) indicó que en ningún lugar del mundo hacer más pistas o autopistas alivian el tráfico automotor, muy por el contrario lo empeora, cuando hay una autopista la gente ya no quiere pasar porque se convierte en una especie de río venenoso que puede matar a las personas, más pistas, por lo tanto más vehículos en consecuencia más congestión a la vez más horas perdidas entonces más distrés para finalmente tener más gasto público; tenemos que revertir ese proceso por, más calles peatonalizadas por lo tanto más personas caminando y cuando tenemos más personas caminando en consecuencia más vitalidad y si las calles son vitales aumentamos la seguridad de las personas y su salud para finalmente tener una ciudad sostenible.

ONU-Habitat (2014) da a conocer ejemplos de áreas peatonales exitosas: Cuando la mayor parte del centro de la ciudad de Núremberg (Alemania) fue peatonalizada, a finales

de 1980, el tráfico no sólo disminuyó notablemente en esa zona, sino que también disminuyó en toda la ciudad en aproximadamente un 5 por ciento. La 3rd Street Promenade en Santa Mónica, en Los Ángeles, Estados Unidos, es una zona peatonal de éxito en una ciudad altamente dependiente del automóvil. Con una población de 156.000 habitantes, la zona antigua de Fes (Marruecos) es quizá la zona completamente libre de automóviles más poblada del mundo, lo que demuestra que las zonas peatonales pueden ser distritos urbanos completamente funcionales. y en el Cusco la calle Marqués sería otro ejemplo.

Así mismo afirmaron que esos incentivos pasan por hacer buenas calles, planeamiento urbano para autoridades locales. Las mejoras pueden consistir en aceras más anchas, un mejor alumbrado público, menor distancia entre las luminarias, áreas arborizadas y más áreas con sombra. Además, las longitudes amigables con el peatón, la mezcla de usos, y el nivel del suelo, son detalles que animan a la gente a desplazarse a pie.

También coincide con Druker y Chiavenato y afirma, los espacios públicos bien diseñados y administrados son un activo fundamental para una ciudad y tienen un impacto positivo en su economía. La inversión en el espacio público contribuye a mejorar la salud y el bienestar; reduce el impacto del cambio climático; anima a las personas a caminar y usar la bicicleta; aumenta la seguridad y reduce el temor a la delincuencia. El espacio público puede mejorar vecindarios residenciales, salvaguardar los valores de la propiedad, aumentar el atractivo para los turistas y aumentar la actividad comercial minorista.

Al respecto señala que el espacio público y el uso de instalaciones públicas existentes para actividades ocupacionales, pueden reducir la delincuencia. El espacio público en buen estado, desarrolla un sentido de identidad y pertenencia en las comunidades que puede ser eficaz para erradicar el delito. ONU-Habitad a mostrado a través de diferentes

informes como han mejorado las ciudades cuando empezaron a trabajar en función del peatón,

En esta cita tal vez se más plausible, manifestando que hay una relación directa entre el mantenimiento del espacio público y la percepción de delincuencia. La sensación de “tierra de nadie” puede causar deterioro. El mantenimiento del espacio público es de suma importancia para evitar el vandalismo, lo que podría exacerbar sentimientos de inseguridad que conllevan la salida de inversión. La “teoría de la ventana rota” proporciona evidencia; los espacios abandonados tienden a atraer un mayor número de delitos que los que están correctamente mantenidos. El buen mantenimiento también puede reducir la necesidad de canalizar capital hacia nuevos activos.

ONU-Habitat (2016), a la par, ratifica que el programa social más eficiente será invertir en espacios públicos de calidad, el índice básico de ciudad prospera CPI por sus siglas en inglés es una herramienta innovadora basada en el análisis espacial. La estructura del CPI ofrece una gran cantidad de nuevas herramientas, nuevos indicadores como la conectividad vial, el espacio público y la aglomeración económica, proporcionan distribuciones espaciales más claras que apoyan la toma de decisiones.

Siguiendo a ONU-HABITAT (2012) anuncio que el crecimiento urbano incontrolado puede degradar los ecosistemas de manera estructural. Los estrechos lazos existentes entre los aspectos sociales, económicos y ambientales, requieren la adopción de políticas integrales, algo que se ha comenzado a hacer en algunas ciudades de la región. El enfoque territorial y espacial en las intervenciones es prometedor para avanzar hacia la integración de los pilares del desarrollo y promover modelos de crecimiento urbano más sostenibles.

La Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis (2017) indicó que los asentamientos urbanos deberían tener una relación profunda e integrada con la naturaleza:

Deberían priorizarse las vías peatonales, los carriles para vehículos sin motor y los corredores para el transporte público sostenible sobre las vías para automóviles, y dichos carriles prioritarios deberían formar una red por toda la ciudad. Las ciudades del mañana deberían ofrecer acceso universal a medios de transporte seguros, sostenibles y asequibles para todas las personas. La movilidad es un factor esencial de la calidad de vida, la participación y la prosperidad económica; no obstante, para reducir el número de viajes diarios innecesarios, los puestos de trabajo deberían volver a estar más cerca físicamente de las zonas residenciales.

Lopez Moreno (2014) expuso que las políticas públicas son acciones de gobierno, sea local, regional o nacional e inclusive internacional, con objetivos de interés público que deberían surgir de estudios científicos y sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad, para la atención efectiva de solución de problemas públicos específicos, en donde la ciudadanía debe de participar activamente en la definición de problemas y soluciones. MINVU, PNUD (2017), resalta que las políticas públicas en el ámbito del urbanismo, tiene como finalidad a que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios públicos; Keane (1997), porque es ahí donde se reforzara la esfera pública, Gonzáles (2003), y a este nivel se sigue teniendo un discurso por parte de aspirantes a autoridades locales y regionales; González & Elvira (2004), con una lógica instrumental, la lógica modernista de que el problema de tráfico se resolverá con oferta vial, privilegian los medios, sin discutir los fines; eso es característico de la razón instrumental que es la razón que impera, en nuestra sociedad se confunde medios con fines, por ejemplo se cree que la educación es un fin, cuando es un medio para saber; se cree que la democracia es un fin cuando es un medio para gobernar mejor; en ese sentido se debe de entender que el espacio público es un medio para vivir mejor; cuando se tiene la idea de que el espacio público es un fin y no un medio para vivir mejor, entonces se

piensa que el vehículo motorizado es el mejor medio para utilizar el espacio público y en consecuencia se planifica o desarrolla ciudades en función a ese medio que son los automóviles en este caso, y de esta manera agudizan cada vez más el problema de tráfico; al respecto Salvado Medina doctor en urbanismo da a conocer que “cuando se piensa en resolver el problema del tráfico, las soluciones siempre parecen enfocarse en incrementar la oferta vial para los automóviles; en cómo mejorar las avenidas existentes; en cómo y dónde edificar pasos a desnivel, segundos pisos, nuevas calles y vías rápidas. Pero estas “soluciones”, pensadas en función del coche, no resuelven el problema del tráfico, sólo lo inducen en el mediano y largo plazo.

Medina (2012) indicó que este fenómeno se conoce como tránsito inducido y se define como el nuevo y creciente tránsito de vehículos que las nuevas vialidades generan. Litman (2011), señala que el tránsito tiene una demanda creciente de espacio (entre más espacio se le procura más se expanden). Así, al aumentar la oferta de vialidades, el tránsito sólo aumenta. Empíricamente esto ha sido demostrado en diversas ciudades alrededor del mundo. El PNUMA (2011) señala que el aumento de vialidades no está correlacionado con una disminución en los tiempos de traslado en diversas ciudades del mundo.

Jacobs (2012), también, propuso que las ciudades deberían ser más caminables, y que debía haber cuadras más cortas para que fuera más placentero y fácil llegar a cualquier lugar. También propuso que la vitalidad de las calles fuera motivada por la presencia de personas en ellas y por la existencia de espacios para peatones. Esto fue retomado posteriormente por diseñadores urbanos como Jan Gehl y Hans Monderman, para quienes las ciudades no eran un imperio del automóvil sino un espacio para la convivencia que este diseñado en función de la dimensión humana, una ciudad hecha para las personas para los cuales se deberían planificar los espacios. El automóvil tomaba un segundo plano después de los peatones, las bicicletas y el transporte público.

Así que, de las literaturas revisadas, se concluye que los veinticuatro autores concuerdan en la afirmación de que, si se diseñan los espacios públicos en función de la dimensión humana en todas las instancias de un proyecto urbano, tendremos espacios públicos de calidad; los objetivos primordiales deben ser lograr espacios de calidad para las personas y condiciones seguras para los peatones.

Si queremos construir ciudades seguras, sanas, vitales y sostenibles, es indispensable conocer en profundidad cómo funciona la escala humana. Es fundamental entender esta dimensión y la relación armónica con otras, no solo si pretendemos emplearla adecuadamente, sino también para saber cómo se relaciona con las otras proporciones con las que entra en juego, tanto la que está por debajo como la que está por arriba de la dimensión humana.

Por lo tanto, se debe advertir que la ciudad del Cusco no goza de espacios públicos de calidad tal como han indicado los autores. Por esto disminuye las capacidades y la calidad de vida de los habitantes cusqueños.

CAPITULO III: SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

En este capítulo, se expone la sistematización, análisis y discusión de la información.

1. Espacio público en la ciudad del Cusco.

1.1 Aceras.

Con respecto a lo amplio o lo angosto de las aceras, los entrevistados coincidieron en la afirmación de que las aceras son angostas. Señalan que las aceras no son adecuadas para el tránsito peatonal, las respuestas son uniformes, aunque expresan en estilos distintos. A este respecto presentaron la respuesta:

Las veredas son angostas porque según el tipo de calle, especialmente en el centro histórico. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las veredas son angostas porque las calles fueron diseñadas solo para peatones y con el transcurrir del tiempo an modificado para uso vehicular, quedando angostas las veredas. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las veredas son angostas porque no deja espacios para transitar libremente, parece que fueron diseñados sin criterio alguno. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las veredas son angostas porque no es cómodo caminar por ellas. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las veredas son angostas porque mantienen las características de la infraestructura Inka (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018)

Las veredas son angostas porque cuando uno camina a veces se tropieza con la gente, no se puede caminar en ambos sentidos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las veredas son angostas porque el ancho es corto y no se puede caminar. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las veredas son angostas porque anteriormente no había muchos carros. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las veredas son angostas porque para caminar en ambos sentidos, no es posible son cortas, delgadas. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las veredas son angostas porque fueron diseñadas posteriormente a la urbanización de la ciudad. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

Las veredas son angostas porque se da preferencia al campo automotor. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las veredas son angostas porque no han tenido un estudio y lo han hecho común. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las veredas son angostas porque está mal hecho. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las veredas son angostas porque por ser un lugar histórico y tener zonas intangibles. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las veredas son angostas porque la ciudad tiene zonas históricas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las veredas son angostas porque creo que es por la arquitectura y urbanización inca. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las aceras tienen menos prioridad que la vía para el automóvil en detrimento del peatón. Es decir que la prioridad en la planificación de la ciudad es el automóvil en detrimento del peatón.

Respecto al espacio adecuado en las aceras para el encuentro entre personas, los entrevistados indican que no es adecuado, porque confirman que son angostas y que no permiten un favorable encuentro con otras personas, sobre la respuesta:

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque, especialmente en el centro histórico, no reciben tratamiento adecuado de uso, tampoco técnico. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque por el mismo hecho de ser angosta y existe tránsito peatonal. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque solo están pensadas en el tránsito y circulación de personas y no en encuentros. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque no se puede conversar ni caminar bien. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque son angostas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque cuando quieres conversar en las calles, no se puede transitar muchas personas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque dos personas requieren de un ancho regular para el encuentro y otra tercera persona que pasa ya no podría. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque son muy angostas por ello no se puede detenerse. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque son muy cortas para que dos personas puedan encontrarse. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018).

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque en su gran mayoría son angostas y solo para la circulación. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque son angostas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque por falta de espacio, porque si te paras para saludar perjudicas a los demás. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque esta mal. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque te empujan y no es posible conversar tranquilamente. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque son muy angostas y no permiten conversar. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No brindan un espacio adecuado para el encuentro entre las personas porque ya que muchas veces no permite que se pueda caminar de dos y se tiene que bajar a la pista. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las aceras no invitan a la gente a detenerse y poder conversar. Es decir que las aceras no son adecuadas para las personas confirma la prioridad al vehículo motorizado en detrimento del peatón.

Con relación a la evaluación de la calidad o condición de las aceras, los informantes manifestaron que son regulares y hasta de muy mala condición, señalan que son antiguas y en mal estado no ayuda al tránsito especialmente para discapacitados y no hay control del municipio; aquí las respuestas:

La calidad o condición de las veredas es regular porque no siempre se ajustan a la afluencia de las personas que transitan, especialmente en época de lluvias. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La calidad o condición de las veredas es regular porque no existe control por parte de los municipios para su adecuado uso. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es muy malo porque no está pensado en personas con discapacidad. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque algunas veredas están antiguas (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La calidad o condición de las veredas es regular porque les falta refacciones. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La calidad o condición de las veredas es regular porque no todos te brindan seguridad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque algunas están en buen estado de conservación, pero otras están en muy mal estado. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es muy malo porque existen huecos y charcos de agua. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque las veredas de algunas calles están en mal estado. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque solo se adaptan a la distribución de las pistas y casas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La calidad o condición de las veredas es regular porque la mayoría de las calles están deterioradas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque no tienen el mantenimiento adecuado. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque no todos se encuentran en buen estado. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque existen ciertos espacios en buen estado y otros en uno pésimo. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque existe descuido de las municipalidades en ciertas zonas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La calidad o condición de las veredas es regular porque es muy peligroso con la cercanía de los carros. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas nos dan a entender que la condición de las aceras no son las adecuadas para poder transitar libremente e inclusive son peligrosos. Es decir, las aceras no brindan calidad al peatón.

En cuanto a que, si puede transitar con comodidad en las aceras, los entrevistados coinciden unánimemente en que no pueden transitar con comodidad. Indican que son peligrosas, angostas y dañadas. Hay uniformidad en las respuestas. A continuación sus respuestas:

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque como dije, en lo técnico, las losetas de andesita son muy resbalosas. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque son angostas. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque estoy con muelas y lo único que he encontrado son empujones en las calles. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque faltan arreglar las veredas. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque son angostas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque las veredas no se prestan para eso, son muy pequeñas y malogradas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque hay riesgo del tránsito vehicular cuando se camina por veredas angostas. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque son muy angostas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque siempre tengo que caminar con cuidado. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque solo es para tránsito rápido y no para esparcimiento. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque muchas de estas están en malas condiciones, además por la invasión de comerciantes o el estacionamiento indebido de autos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque lo son muy angostos (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque no hay espacio suficiente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque son muy angostas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque son muy angostas y son muy incómodas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No se puede transitar con comodidad en las aceras porque ya que al ser muy angosta hace que no te sientas seguro. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las aceras no son de calidad para el peatón, inclusive pone en peligro la integridad física al tener que ceder paso a otro peatón al bajar a la pista. Esclareciendo las aceras en la Ciudad del Cusco no brindan calidad de vida ni seguridad.

Con relación a la importancia del uso de las veredas en su vecindario, los entrevistados coinciden que es muy importante para paseos o como ruta diaria, da seguridad, tránsito adecuado. Las respuestas son:

Es importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque tránsito de forma cotidiana. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque nos previenen de accidentes y es uso solo para las personas (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque necesitamos movilizarnos a varios lugares como trabajo, clase etc. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque las veredas son como los carriles para las personas. (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque te permite caminar por zonas segura. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque depende de la seguridad de uno, el bienestar para llegar a algún lado con comodidad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Es importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque por la vereda se debe caminar o hay riesgo en tránsito vehicular.. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque por seguridad para que no pase accidente. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Es importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque por las veredas nos movilizamos para hacer nuestras actividades diarias, como ir a la tienda, a la universidad. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque es la forma de transporte inmediata. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque es una manera responsable y segura de transitar por la ciudad. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque tenemos que usarlos si o si porque si no te atropella el carro. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque tiene que haber espacio. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque a nivel familiar, salimos de paseo a menudo y no se puede transitar por la pista. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque lo primordial es la seguridad. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Es muy importante el uso de las veredas en mi vecindario para paseos y como ruta diaria porque hace que nos sintamos más seguro. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que es importante las aceras porque les brinda seguridad y libertad para caminar. Es decir, las aceras deben de ser de calidad porque es el espacio público donde mayor actividad peatonal se realiza.

Esclareciendo las aceras en la Ciudad del Cusco no brindan calidad de vida.

Así que, los datos referidos a las aceras evidencian que el espacio público en Cusco carece de la dimensión humana. Confirmando la teoría de Gehl que si los espacios

públicos no se diseñan en función a la dimensión humana estos espacios carecen de calidad.

1.2 Discontinuidad de las aceras.

En relación a que, si las veredas de la ciudad del cusco son cómodas para caminar, los entrevistados coincidieron en sus respuestas y manifestaron que no son cómodas para caminar, sus respuestas:

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque no ofrecen seguridad (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son angostas y existe mucho descuido en cuanto al mantenimiento y buen uso (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque no todas las zonas cuentan con veredas (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque las veredas están muy antiguas (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son angostas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son pequeñas, angostas y al momento de caminar te encuentras con piedras, huecos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son muy estrechas y no se puede caminar. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son muy angostas no hay comodidad para transitar. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque no me generan comodidad al caminar. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque son muy angostas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque presentan muchos obstáculos durante sus recorridos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque no están bien no tienen mantenimiento. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque no todos son amplios para caminar con comodidad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son cómodas para caminar porque entre veredas hay baches, o no hay discontinuidad. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son cómodas para caminar porque son angostas e incomodas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son cómodas para caminar porque son muy angostas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las aceras no brindan comodidad y son inseguras. Es decir, las aceras en la ciudad del Cusco no son de calidad para el peatón.

Con respecto a que en las aceras encuentra obstáculos, también coinciden en afirmar que si encuentran obstáculos señalaron que se encuentran obstáculos como huecos de desagües, material de construcción, desmontes, autos estacionados, veredas irregulares etc. Al respecto dieron la siguiente respuesta:

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, resbalosas peor cuando llueve, los vehículos están en competencia y afectan al peatón. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, huecos de desagües, huecos de medidores de agua, desmontes, autos estacionados. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, huecos, muros entre las veredas, postes. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos veredas rotas, basura, material de construcción. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, veredas irregulares, angostas y mal hechas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, buzones de basura malogrados, piedras, huecos en las veredas (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, los negocios ambulatorios lo tapan. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, se encuentran buzones abiertos con cortes, hay basura. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, postes mal ubicados, basura en las esquinas, tierras sobresaliendo. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, graderías, postes, columnas huecos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, comerciantes, autos, letreros. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, hay busones, hay comerciantes que sacan su mercadería. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, trafico de vehiculos (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, baches ambulantes. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, por ejemplo ambulantes, veredas en mal estado, etc. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Al caminar en las aceras si encontramos obstáculos, que solo permite el paso de uno (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que el peatón no puede desplazarse con comodidad por las aceras, ya que se ve agredido constantemente por los diferentes obstáculos q indican los entrevistados, es decir las aceras no son respetadas para el uso peatonal, su irregularidad y los obstáculos, hacen que no sean las aceras de calidad para el peatón

Con relación a encontrarse con huecos, charcos, vehículos en las veredas, los entrevistados coinciden que es frecuentes y muy frecuentes. Al respecto presentaron las siguientes respuestas:

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera frecuente. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera frecuente. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera siempre. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera frecuente. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera siempre. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera frecuente. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera siempre. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera frecuente. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me encuentro con huecos, charcos, vehículos en las veredas, de manera muy frecuente. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que hay un descuido de parte de las autoridades al no dar mantenimiento adecuado a las aceras y por otra parte hay ciudadanos que no respetan los espacios peatonales.

Es decir que el respeto al peatón no se toma en cuenta porque nos gana la lógica de ciudades hechas para el automóvil quitándole el derecho a la ciudad que tenemos los peatones.

Con relación a la calidad o condición de las calles los entrevistados coincidieron que son regulares. A este respecto presentaron las respuestas:

La calidad o condición de las calles son regulares porque no se adecuan al grado de transitabilidad de la gente (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La calidad o condición de las calles son regulares porque no hay un mantenimiento adecuado ni frecuente casi están olvidadas (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque la mayoría esta deterioradas y no están cuidadas (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque están en mal estado (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La calidad o condición de las calles son regulares porque están abandonadas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La calidad o condición de las calles es mala porque hay calles que tienen enormes huecos, ya parecen baches, hay basura, no hay semáforos en algunas zonas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque no todas están señalizadas. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La calidad o condición de las calles es malo porque tiene muchos huecos, tienen buzones destapados y otros. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque las calles faltan ser arregladas, están abandonadas. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque. No se les da mantenimiento. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La calidad o condición de las calles son regulares porque no se encuentran en buen estado. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son muy malo porque hay huecos y muchos carros. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque no todos están bien realizados. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque a menudo encuentro baches o calles en pésimo estado. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La calidad o condición de las calles son regulares porque hay zonas descuidadas y por el clima que genera erosión en las calles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La calidad o condición de las calles es malo porque están todas maltratadas y lo hacen con materiales baratos y de mala calidad. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que las calles no están cuidadas ni tienen mantenimiento regular. Evitando el disfrute de caminar sin obstáculos.

Es decir, una vez más se evidencia que no tenemos calles con aceras que nos brinden calidad de vida.

Así que, los datos referidos a la discontinuidad de las aceras evidencian nuevamente que el espacio público en la ciudad del Cusco carece de calidad para el peatón distorsionando o modificando así la hexis corporal a la que se refería Bourdieu, confirmando la teoría de Gehl, nosotros diseñamos el espacio y el espacio nos diseña a nosotros.

1.3 Mobiliario urbano

Con respecto al mobiliario urbano con que cuentan los espacios públicos, los entrevistados coincidieron que son insuficientes. Señalan que no hay donde sentarse ni descansar. A este respecto presentaron las respuestas:

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque utilizan materiales adecuados para la zona y se deterioran rápidamente. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no hay un mantenimiento ni existe un control para evitar el mal uso que dan o damos algunos ciudadanos. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no tenemos mobiliario (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no hay bancas para sentarse (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque falta bancas en algunas zonas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no hay lugares para sentarse en los paraderos, además que ni hay campo en la calle o vereda para colocar un buen paradero. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Es normal el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque creo al menos lo mínimo exigido por la normativa. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018).

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque faltan más unidades grandes. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Es suficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque tampoco hay espacio para aumentar más mobiliario. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque solo existe en algunos paraderos de la zona central de la ciudad. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Es normal el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no hay suficientes buses de servicio urbano. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque no hay mucha comodidad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Es insuficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque por la falta de espacio e interés por parte de las instituciones públicas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Es normal el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque hay pocos espacios donde podamos encontrar este tipo de mobiliario (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Es suficiente el mobiliario urbano con que cuentan la ciudad del Cusco porque si hubiera más habría más tráfico. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que el mobiliario urbano es insuficiente en nuestra ciudad según la percepción de nuestros entrevistados. Es decir, al carecer de mobiliario urbano en los espacios públicos de la ciudad del Cusco no se les está brindando espacios públicos de calidad a sus habitantes.

Respecto al mobiliario para la protección de los rayos solares los entrevistados coincidieron en indicar que no existe el mobiliario adecuado, también en este caso las respuestas son uniformes, pero con diferentes estilos, las respuestas son:

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, apenas en lugares del paradero de vehículos de servicio público. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares debería haber bancas con techo cosa que no hay en ningún parque (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares necesitamos más arboles (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares en la plaza de armas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares están malogrados y no hace nada el municipio. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares por ejemplo en los paraderos públicos son más los paraderos que no tienen protección de rayos solares. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, no existen adecuadamente. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, sombrilla para los parques. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, techos en los paraderos los cuales son mínimos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, no creo que haya eso. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, no hay espacio suficiente para que pongan algo adecuado. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares porque las municipalidades no cuentan con la tecnología suficiente. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares la municipalidad no tiene logística necesaria para la ejecución de algún plan contra los rayos uv. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares, no creo. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la protección de rayos solares no está visibilizada como parte del mobiliario urbano. Es decir, las autoridades no priorizan como política pública la salud ni el confort de los peatones.

Respecto al mobiliario para la protección de las lluvias los entrevistados coincidieron en indicar que no existe el mobiliario adecuado, también en este caso las respuestas son uniformes, pero con diferentes estilos, las respuestas son:

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, como techados adecuados (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, como techos en los parques (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, falta en las plazas, cuando llueve todos se van (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, faltan mobiliarios en los paraderos (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, techos para paraderos o en los parques, no hay para refugiarse de los rayos del sol. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, es el mismo que para la protección de los rayos solares, no se cuenta con techos para los paraderos. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, no hay para protegerse de las lluvias. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, techos para protegerse de las lluvias. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, techos en los paraderos, los cuales son mínimos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección, en los paraderos falta. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, cuando llueve las calles se inundan y los desagües rebalsan. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, los sumideros se encuentran en mal estado. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias, no veo nada de eso.
(Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la protección de las lluvias, no está contemplado como parte del mobiliario urbano. Es decir, los espacios públicos no brindan refugio ante la lluvia, disminuyendo así la calidad de vida del peatón.

Con respecto al mobiliario adecuado para el descanso los entrevistados coincidieron en que no existe mobiliario.

No existe el mobiliario adecuado para el descanso (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para el descanso (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para el descanso (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para el descanso, no hay lugares para descansar, bancas, áreas verdes para dormir. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso, no se tiene lugares como asientos ni en parques o paraderos para reposar. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso pero como escasos. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso, asiento con mesas para poder leer, comer, descansar. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si existe el mobiliario adecuado para el descanso, bancas en los paraderos, los cuales son minimos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No existe el mobiliario adecuado para el descanso. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso sillas limpias y sobre todo pasto natural (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si existe el mobiliario adecuado para el descanso. Existen áreas verdes y en medio de las calles hay espacios y bancas para sentarse. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si existe el mobiliario adecuado para el descanso, parques, paraderos, bancas, entendidas, publicas, etc. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No existe el mobiliario adecuado para el descanso, no, no creo (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Esta respuesta significa que los espacios públicos en la ciudad del Cusco no invitan al uso de ellas, al esparcimiento, al descanso, al disfrute. Es decir, el espacio público en el Cusco sirve solo para circular.

Así que los datos referidos a mobiliario urbano evidencian que el espacio público en el Cusco no brinda calidad de vida a sus habitantes, confirma la teoría de Gehl de que el equipamiento urbano puede complicar y hasta tornar imposible la posibilidad de establecer una conversación, de la misma manera puede ser diseñada para alentar y ofrecer numerosas oportunidades para la charla. Esclareciendo el mobiliario urbano en la ciudad del Cusco no ha sido pensado para las actividades de permanencia dictadas por la necesidad.

1.4 Estado físico de calles.

En cuanto al estado físico de las calles los entrevistados coincidieron en indicar que es regular, señalan que el estado de las calles es pésimo, en mal estado y sin mantenimiento.

Las respuestas de los entrevistados son:

Considero que el estado de las calles es regular porque según la zona, por lo general es pésimo (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Considero que el estado de las calles es regular porque no tienen mantenimiento adecuado (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque no tienen un adecuado mantenimiento y están sucias en su mayoría (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque están en mal estado (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Considero que el estado de las calles es regular porque les falta mejorar, hacer mantenimiento (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Considero que el estado de las calles están en mal estado porque no hay un orden, postes mal ubicados, contaminación. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque las calles no cuentan la señalización adecuada. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018).

Considero que el estado de las calles están en mal estado porque falta mantenimiento, todas las calles malogradas llenos de huecos. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque algunas calles tienen huecos, ya están gastadas por el tiempo. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque una vez culminadas, no se les da mantenimiento. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Considero que el estado de las calles es regular porque no todos se encuentran bien señalizados. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Considero que el estado de las calles está en mal estado porque todas las calles son un desastre. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque no hay suficiente espacio. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque hay baches y debido a las lluvias estos se pronuncian más. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Considero que el estado de las calles es regular porque por el clima que afecta y también por el descuido de las autoridades. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Considero que el estado de las calles está en mal estado por las autoridades (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que las calles no tienen el ornato respectivo ni brindan seguridad al peatón. Es decir, la esencia de una ciudad que son las calles no brinda comodidad ni seguridad, disminuyendo su calidad de vida.

Con respecto a si las veredas son adecuadas para caminar los entrevistados coincidieron en indicar que no son adecuadas para caminar. Señalan que falta planificar, son angostas sin espacio, cortas y hasta peligrosas. Al este respecto presentaron las respuestas:

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque según las zonas falta planificación adecuada (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque son angostas (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque no hay espacio (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque son cortas (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque son muy angostas y peligrosas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque son pequeñas, hay comerciantes que obstaculizan el paso. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son muy angostas. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque muy angostas no adecuadas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del cusco no son adecuadas para caminar porque no generan seguridad, si infraestructura no me permite caminar largos tramos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son muy angostas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque presentan muchas dificultades en el trayecto. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar por falta de espacio. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son muy angostas no hay suficiente espacios. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son angostas y las personas se empujan. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son angostas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las veredas de la ciudad del Cusco no son adecuadas para caminar porque son muy angostas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Esto quiere decir que las aceras de la ciudad del Cusco son inadecuadas para el tránsito peatonal porque la superficie y ancho de nuestras veredas impiden una caminata adecuada y otras actividades como el detenerse para saludar y hablar.

Con respecto a la a las calles por donde normalmente camina, coincidieron en indicar que es regular. Señalan que no hay mantenimiento y están sucias y no se puede transitar, las respuestas son uniformes. Las respuestas son:

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque como dije no se adecuan a las necesidades (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque no hay mantenimiento (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque no tienen mantenimiento y están sucias (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque no camino con total tranquilidad (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque les falta mantenimiento. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las calles por donde normalmente camino están en mal estado porque cuando transito me encuentro con basura, huecos, piedras, áreas donde fácilmente me resbalo. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque las calles no están señalizadas. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino están en mal estado porque tiene mucho tiempo falta renovar. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque faltan que las restaure, están en abandono, están haciendo refacciones pero esta causa inseguridad. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque están poco iluminadas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque la mayoría se encuentra en malas condiciones. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino están en mal estado porque yo camino por el lado sur del Cusco. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque por donde yo camino siempre hay muchas personas con bebés o gestantes y no hay espacio, suficiente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino están en mal estado porque hay espacios no asfaltados y en época de lluvia, hay barro. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque por el clima y por el descuido de las autoridades. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las calles por donde normalmente camino son regulares porque en mal estado por la ineficiencia de sus autoridades. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las calles están abandonadas y no es parte de las prioridades de atención de los gobiernos locales.

Los datos referidos al estado físico de las calles evidencian que las calles no son de calidad para el peatón. Esclareciendo el estado físico de las calles disminuye la oportunidad de caminar confirmando la teoría de Gehl que en países en vías de desarrollo las calles no son pensadas en la dimensión humana, sino en la dimensión del automóvil.

1.5 Áreas verdes

Con respecto a la cantidad de áreas verdes los entrevistados manifestaron que es insuficiente. Señalan que hay mucho cemento, escasas casi inexistentes áreas verdes sin plantas ni arbustos. Aquí las respuestas:

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque mucho cemento pocas áreas verdes, resulta incómodo y genera cansancio físico mental (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay un número suficiente de áreas verdes y si ay están cerradas al público (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay muchos lugares con árboles, plantas o arbustos (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay muchos árboles (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay muchos jardines (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque tengo que irme a provincia para distraerme o poder jugar con mis hijos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes no estoy seguro/ no se porque no conozco un patrón de referencia. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque solamente considerando parque zonal. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque las áreas verdes en el Cusco son muy reducidas. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no se les presta suficiente atención como político de estado, regional, municipal especialmente. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no he observado una cantidad adecuada. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque mas es concreto que áreas verdes. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque no hay ni parques grandes ni áreas verdes. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque hay barrios en los que hay escasa área verde. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es suficiente porque si cuenta con lugares de esparcimiento familiar. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La cantidad de áreas verdes es insuficiente porque solamente hay en las plazas y zonas turísticas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que en la ciudad del Cusco la gente desea que haya áreas verdes para uso, los entrevistados indican que no encuentran áreas verdes ni jardines. Es decir, no solo quieren el verde aravico, que es de ornato, si no un verde para uso.

Con respecto a la importancia de los espacios verdes los entrevistados coincidieron en señalar que son muy importantes. Señalaron que los espacios verdes, brindan alegría, tranquilidad, descanso etc.

Al respecto estas son las respuestas:

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque da sensación de frescura y presencia de la naturaleza, influye en el ánimo de las personas (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque es un espacio necesario para la recreación y relax de todo ser humano (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque ver solo carros y casas, enferma. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque son los únicos lugares que brindan tranquilidad y alegría (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque son distractores, áreas recreativas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los espacios verdes para mí y mi familia son importantes porque allí podría llevar a mi familia, para hacer paseos, jugar, descansar. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son importantes porque tengo una niña a quien le encanta jugar y tenemos que salir y caminar lejos para llegar al parque. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque para el recreación y descanso de las personas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son importantes porque los espacios verdes, genera oxigeno limpio. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque alegra la vida. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque ayuda mucho con la recreación. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque gracias a las áreas verdes ay más vida. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque siempre salimos a pasear con los hijos o también con las mascotas. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque es un excelente espacio para la comunicación e integración. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque son lugares de esparcimiento y paseos familiares. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los espacios verdes para mí y mi familia son muy importantes porque hace que aya mas oxígeno y que la ciudad se vea más agradable. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que es apremiante tener áreas verdes en la ciudad del Cusco, para la salud familiar y social.

Así que los datos en relación de las áreas verdes muestran que se debe priorizar áreas verdes en la ciudad del Cusco antes que sembrar más cemento, áreas verdes para usar y no solo para ver. Esclareciendo la OMS indica que por persona son 9m² y en el Peru tenemos un déficit, por lo tanto, se deduce nuevamente que el espacio público no brinda calidad de vida a sus habitantes

1.6 Contaminación.

Con respecto a la contaminación visual los entrevistados coincidieron en indicar que si hay contaminación visual. Señalan que por el bosque de cemento que generan, la presencia de edificaciones hacinadas y elevadas, restando el contacto visual con el entorno natural, existen muchos paneles publicitarios y también pantallas publicitarias, los carteles, los folletos, las gigantografías, los letreros están por todos lados. Al respecto indicaron:

Si hay contaminación visual porque por el bosque de cemento que generan, la presencia de edificaciones hacinadas y elevadas, restando el contacto visual con el entorno natural (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si hay contaminación visual porque existen muchos paneles publicitarios y también pantallas publicitarias (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque está lleno de publicidad en carteles, muros, techos, en todo lugar hasta en nuestros cerros (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque exeso de letreros (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si hay contaminación visual porque hay letreros puesto sin autorización, ni devida supervicion (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si hay contaminación visual porque pegan afiches hasta donde no se debe. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque existen exceso de letreros y avisos publicitarios. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque mucha contaminación en todo aspecto. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque los carteles, los folletos, las gigantografías, los letreros están por todos lados. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque por las propagandas políticas, publicidad obscena (mujeres desnudas), etc. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si hay contaminación visual porque se encuentra mucha publicidad en paredes paneles, postes, incluso en pistas y veredas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque siempre vamos a encontrar propagandas en todo lado. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque por el humo de los vehículos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque por el exceso de publicidad en las calles. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque por la cantidad excesiva de publicidad. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación visual porque mucha ya que los letreros y más ya son muy molestos. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos perciben contaminación visual en la ciudad del Cusco. Es decir, el espacio público de la ciudad no ayuda a la salud del ciudadano, muy por el contrario, deteriora la salud contaminándolo.

Con respecto a la contaminación auditiva los entrevistados coincidieron en la afirmación de que si hay contaminación auditiva. Señalan que, por los vehículos motorizados, claxon, aeropuerto casi en el centro de la ciudad generan contaminación auditiva, las respuestas son uniformes. Al respecto presentaron la respuesta:

Si hay contaminación auditiva porque la exagerada presencia de vehículos motorizados y el toque constante de claxon sin respeto a los peatones especialmente en horas punta, stresantes (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si hay contaminación auditiva porque el ruido del parque automotor es mucho y también tiene un parque aeropuerto casi en el centro de la ciudad (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque mucha bulla por las tiendas, centros comerciales y principalmente por los carros (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque se escucha muy fuerte el paso de tantos carros (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si hay contaminación auditiva porque el claxon, los vehículos malogrados (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si hay contaminación auditiva porque los conductores por el tráfico paran estresados. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque en la ciudad del cusco no se respeta la normativa referida al tránsito. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque mucha bocina de los carros y usos celulares (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque el exceso del parque automotor causa esto, las propagandas de los candidatos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque por las bocinas de los autos, concurso de sayas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si hay contaminación auditiva porque por la mala costumbre de conductores que utilizan innecesariamente las bocinas. Además de otros sonidos (ruidos) que emite el tránsito de autos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque por las bocinas de los buses urbanos. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque por la bulla que ocasionan algunas maquinarias. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque ocasionado por el parque automotor. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque ocasionado por el parque automotor. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación auditiva porque por el carro y sus bocinas muy ruidosas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que la gente percibe contaminación auditiva en la ciudad del Cusco. Es decir, los espacios públicos de la ciudad no contribuyen a la buena salud.

Con respecto a la contaminación atmosférica en la ciudad del cusco los entrevistados coincidieron en señalar que si hay contaminación atmosférica. Señalan que las fábricas de ladrillos, tejas, humo de los carros la basura etc. Producen contaminación. sus respuestas:

Si hay contaminación atmosférica porque la presencia de fábricas de tejas y ladrillos generan contaminación, sumado al CO₂ de carros (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si hay contaminación atmosférica porque por los gases que producen los vehículos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque se genera mucha basura y ya no quedan lugares donde llevar la basura y por los autos (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque los carros botan humo (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si hay contaminación atmosférica porque la presencia de vehículos votando humo (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si hay contaminación atmosférica porque el humo de los carros malogrados, y la quema de basura. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque en el cussco no se respeta la normativa al tránsito. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque estamos destruyendo quemando mucha basura. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque se nota en el ambiente, no hay un aire limpio. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque el Co₂ de los autos en general. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si hay contaminación atmosférica porque por las emiciones de Co₂, por parte de autos y presencia de fábricas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque mucho carro y mucha basura. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque por las fábricas de tejas y ladrillos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque debido a que los motores de los autos generan demasiado Co₂ y no hay muchas áreas verdes. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque ocasionado por el parque automotor. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si hay contaminación atmosférica porque por el humo de los carros. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos cusqueños se sienten agredidos con la contaminación atmosférica, reduciendo su calidad de vida.

Los datos en relación a la contaminación, muestra que la calidad del medio ambiente en los espacios públicos de nuestra ciudad es inadecuada, nuevamente se confirman los informes de ONU-Habitat y la teoría de Gehl que, si no se hacen ciudades vitales, no serán seguras, sanas, ni sostenibles.

Esclareciendo se hacen ciudades vitales si se planifica en función de la dimensión humana, ciudades donde la prioridad en los espacios públicos sea para el peatón por lo tanto como indica Gehl así serán ciudades sostenibles.

1.7 Obstáculos urbanos

Con respecto a la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación en que si consideran como obstáculo urbano la cantidad de vehículos motorizados en el centro histórico de la ciudad del Cusco. Señalan que la cantidad de vehículos motorizados es demasiado, las respuestas son uniformes, las respuestas son:

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque existen demasiados carros que sin control alguno transitan por donde quieran. Desconsiderados con los peatones (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque existe mucha cantidad de vehículos y no existe la preferencia al peatón (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque nuestras calles del centro histórico no fue diseñado par los carros (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque llegas hasta el lugar (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque dejan lugares que no están permitidos para el estacionamiento (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque tengo que invertir mucho tiempo para llegar a la plaza, mucho tráfico. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque el parque automotor de la ciudad del Cusco es mucho menor al que actualmente se tiene. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque porque a carros que están circulando botando mucho humo. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque uno va al centro histórico, para distraerse, para pasear, relajarse. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

No considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque casi siempre camino y no requiero de autos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque pienso que existe una sobre población de estos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque las calles son muy angostas. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque hay muchos vehículos y mucho tráfico. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque en el centro histórico hay semáforos y seguridad vial. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque no hay un control para los autos con años de antigüedad en circulación. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si considero la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco porque ocupan mucho espacio y causan tráfico (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la cantidad de vehículos motorizados son un obstáculo urbano impidiendo transitar libremente y con seguridad en el centro histórico del Cusco. Es decir, en el centro histórico de la ciudad, por la cantidad de vehículos no brinda calidad de espacio público a sus habitantes.

Con respecto a los buses de turismo como obstáculos urbanos los entrevistados no coincidieron en sus respuestas indicando por un lado de que si son obstáculo urbano. Señalan que son abusivos, sus dimensiones son mayores en relación a las calles; y otros que no son obstáculos urbanos, que son turistas y que no ingresan al centro histórico. las respuestas son:

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque abusivos creen que las calles son de ellos sin consideración alguna se estacionan dónde quieren no respetan al peatón (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

los buses de turismo no son parte de los obstáculos urbanos porque no ingresan buses al centro histórico (en gran cantidad) (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque las dimensiones de estos carros son mayores a las que pueden estar en las calles pequeñas y angostas (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

los buses de turismo no son parte de los obstáculos urbanos porque son turistas que nos visitan (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque son demasiado grandes (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque también impiden el buen tránsito. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque creo que los buses de turismo no son el principal problema, sino más bien otros vehículos motorizados. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

los buses de turismo no son parte de los obstáculos urbanos porque que estos carros y buses paran donde le ocurre. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

los buses de turismo no son parte de los obstáculos urbanos porque tenemos que acoger bien a los turistas. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque afectan el tránsito fluido. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque por sus dimensiones ocupan espacios considerables y perjudican el buen tránsito. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los buses de turismo no son parte de los obstáculos urbanos porque no son constantes. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque están estacionados por todo lado. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque las calles son muy angostas para los buces. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018).

Los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque las calles son estrechas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los buses de turismo si son parte de los obstáculos urbanos porque ya que los turistas obstruyen los pasos. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que hay dos posiciones aparentemente encontradas, pero que en realidad no desearían ver vehículos, buses de turismo.

Es decir que los ciudadanos desean que no haya buses de turismo, porque desarmoniza con el centro histórico y con su calidad de espacio público.

Con respecto a los postes si creen que son parte del obstáculo urbano. Señalan que están mal ubicados, invaden la vereda y obstaculizan el libre tránsito. Al respecto dicen:

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque, pero lo peor son la cablearía enredada que “lucen” las calles dan impacto negativo visual además de ser peligroso-riesgo (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque muchas veces están o invaden la vereda y obstaculizan el libre tránsito (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque no tendrían que haber postes, en primer lugar deberían ser instalaciones subterráneas (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque los postes están mal ubicados (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque obstaculizan el tránsito, visualmente rompen la armonía del paisaje (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque existen postes mal ubicados, mal posicionados. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque los postes telefónicos han llenado las calles en el Cusco. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los postes no son parte del obstáculo urbano porque están bien ubicados pero algunos mal ubicados. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque por su mal ubicación. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Los postes no son parte del obstáculo urbano porque son usados simultáneamente para la iluminación peatonal la cual es muy necesaria. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque obstruyen el transito regular de nosotros, los peatones. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque al haber postes hay cables y es horrible. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los postes no son parte del obstáculo urbano porque es del alumbrado publico. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque interrumpen el paso peatonal, debido a que las calles son angostas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los postes si son parte del obstáculo urbano porque las calles son estrechas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los postes no son parte del obstáculo urbano porque son necesarios. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los postes de telefonía son parte de los obstáculos urbanos es decir que el peatón no puede transitar libremente porque los postes están mal ubicados invadiendo las veredas, así quitándole calidad al espacio peatonal.

Los datos en relación a los obstáculos urbanos muestran que los espacios públicos de nuestra ciudad esta disminuida en su calidad por los obstáculos antes señalados, reduciendo así la calidad de vida a sus habitantes.

Esclareciendo Gehl indica que tener una vista atractiva de la ciudad libre de obstáculos es una necesidad vital, y en el Cusco los espacios públicos no son satisfactorios de esa necesidad vital, se confirma nuevamente la teoría de Gehl que si no se planifica a escala humana tendremos obstáculos urbanos.

1.8 Señalética

Con respecto a la señalética que ayuda a identificar los servicios en la ciudad los entrevistados indican que es insuficiente. Señalan que no precisan el mensaje o simplemente no hay.

Al respecto presentamos las respuestas:

La señalética es insuficiente porque no precisan el mensaje, hay calles que carecen de nombre (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La señalética es insuficiente porque muchas veces ni hay o simplemente no usan (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque por no decir inexistente. Las ciclovías no están señalizadas. Apenas las autopistas principales tienen señalización (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque se dónde estoy por los letreros de la calle (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La señalética es insuficiente porque no hay señalización al cien por ciento (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La señalética es insuficiente porque si quiero llegar a un lugar que conozco recurro a preguntar. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La señalética es normal porque creo que se tiene lo mínimo que se necesita para transitar. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque faltan señalizar en algunas partes del Cusco. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La señalética es normal porque hay señales que si me ayudan a ubicarme. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque solo son apreciables en el centro histórico. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La señalética es normal (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque no hay muchos y si los hay están en mal estado y tapados. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La señalética es insuficiente porque debería de haber señal en lugares estratégicos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La señalética es normal porque si hay buena cantidad de señales que ayudan a la circulación. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La señalética es normal porque si se encuentra señales orientadoras por la ciudad. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La señalética es buena porque ayudan a estar más informados. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan en buena parte de la ciudad no hay señalética y no invita al disfrute de los servicios que se brindan en nuestra ciudad.

Con respecto a que si la señalética facilita el acceso a los servicios los entrevistados coincidieron en la afirmación de que si facilita. Señalan que es importante para la ubicación y buena convivencia. Las respuestas son:

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque una señalética adecuada y practica es útil a los peatones (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque uno puede reconocer mediante ello (señalética), el servicio que brinda un establecimiento (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque hay vías en las que dice ingreso de una sola vía y luego veo pasar en ambas direcciones (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque me ayudan a ubicarme (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque me permite llegar a los lugares que quiero (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La señalética no facilita al acceso de los servicios porque son difíciles de identificar. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque la señalética facilita el acceso a los servicios, es su función. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque si es muy importante. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque los letreros de los nombres de las calles hacen que se ubique al caminar. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque no son suficientes. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

La señalética no facilita al acceso de los servicios porque no todos están muy claras (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque te guías más rápido. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque por los semáforos debería de haber más. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque facilita el libre tránsito. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque ayuda a orientar, tanto al transporte como a los peatones. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La señalética si facilita al acceso de los servicios porque crea conciencia. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Esta respuesta significa que es importante la señalética en la ciudad porque nos ayuda a utilizar mejor los servicios urbanos. Vale decir, si tenemos buena señalética los habitantes sabrán donde y que servicio utilizar. Sintiéndose más a gusto en los espacios públicos.

Así que los datos referidos a señalética evidencian la falta de señalética en los espacios públicos de la ciudad del Cusco, estos datos confirman la teoría de Harvey, que indica que las señales, estilos, sistemas de comunicación veloces son altamente convencionalizados en función del automóvil; de esta forma el peatón queda fuera del sistema.

Esclareciendo el peatón queda invisibilizado en la lógica de la administración urbana dominada por el advenimiento del automóvil.

1.9. Servicios urbanos

Con respecto a los servicios higiénicos los entrevistados coincidieron en las respuestas indicando que es muy importante. Señalaron que es necesario y por salud. Al respecto las respuestas son:

Es muy importante los servicios higiénicos porque no consideran necesario y de existir, son restringidos salvo lugares públicos cuando hay festividades. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Es muy importante los servicios higiénicos porque las necesidades fisiológicas deben ser atendidas de inmediato para prevenir enfermedades posteriores (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque responde a una necesidad biológica (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque no se puede privar a uno, de esa necesidad (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Es muy importante los servicios higiénicos porque tenemos necesidades fisiológicas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Es muy importante los servicios higiénicos porque son parte de las necesidades básicas que todos tenemos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque es fundamental para el cuidado de la salud. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque muchas personas necesitan el servicio. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque no se puede reprimir esa necesidad de ir a los ss.hh. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque es parte de una necesidad humana. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque son vitales para tener una buena salud pública. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque hay mucho pichilon. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque para que las personas sean mas higiénicas y no estén orinando en las calles. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque para satisfacer las necesidades biológicas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque para las necesidades biológicas del ser humano y lo habitantes del Cusco. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Es muy importante los servicios higiénicos porque ayudan a que seamos mas ordenados y no miccionemos en cualquier rincón. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que es muy importante que existan servicios higiénicos para uso público. Es decir, las políticas públicas tienen que estar orientadas a satisfacer las necesidades humanas y los espacios públicos devén brindar estos servicios, mejorando así la calidad de vida de sus habitantes.

Con respecto a los mercados si son o no adecuados los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no son adecuados, señalan que son desordenados, sucios, y acinados.

A continuación, las respuestas:

Los mercados de la ciudad del cusco no son adecuados porque no se adaptan al uso de la población, siguen vendiendo en el suelo, son acinados sucios, y requieren ser limpiados y desinfectados siquiera 4 veces al año (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque no hay un orden ni un servicio adecuado, existe mucho comercio ambulatorio (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del cusco no son adecuados porque están sucios, desordenados, sin acceso automovilístico, nada de zonas verdes (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del cusco no son adecuados porque están sucios (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque son desordenados (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque existen mercados que están sucios y los vendedores mal ubicados, obstaculizar el tránsito. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque existe mucha informalidad. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco si son adecuados porque están bien los mercados falta un poco de limpieza. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque los mercados más grandes están desordenados y no tienen limpieza. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque son sucios. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque la mayoría no están bien organizados y presentan mucha contaminación. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco si son adecuados porque es parte de nuestra cultura. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco si son adecuados porque para comprar productos para la familia y algunos naturalmente productos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque en cuanto a la salubridad y la seguridad. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco no son adecuados porque debería de haber un control de sanidad más consecutivo a los mercados. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los mercados de la ciudad del Cusco si son adecuados porque ayudan al progreso de las familias. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos quieren mercados limpios y seguros.

Es decir que no tenemos mercados de calidad y siendo estos parte de los espacios públicos, no contribuyen a la expansión de nuestras capacidades, por el contrario ayudan a la disminución de las capacidades humanas.

Así que, los datos referidos a servicios urbanos evidencien que en la ciudad del Cusco no son adecuados, generando problemas de salubridad e inseguridad. Estos datos

confirman la teoría de Gehl que, si tenemos un ambiente urbano mal mantenido e inseguro, convierte la ciudad en un lugar no atractivo para vivir o trabajar.

1.10 Parques, Espacios Abiertos y Recreativos

Con respecto a los parques y las áreas recreativas los entrevistados coincidieron en indicar que son muy importantes. Señalan que son áreas destinadas a la recreación

A este respecto presentaron la respuesta:

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque son espacios de reunión solaz recreativo y amistad (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque son áreas destinadas a la recreación (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque necesitamos zonas abiertas con plantas y árboles (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque son lugares para distraerse (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque para la distracción de niños y paseo de mascotas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque allí llevo a mis hijos a distraerse, a mi mascota lo saco a pasear. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque es un factor importante para el desarrollo de la persona. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque es importante el área recreativa para toda la gente etc. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque son escasos y deberían arreglarlos. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque mejoran la calidad de vida. (Carlos Vergara Beltrán. de 29 años, 2018).

Los parques y las áreas recreativas son importantes porque son lugares donde uno puede compartir pacíficamente los momentos familiares. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque es un área de distracción. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son importantes porque para distraer o despejar la mente o descansar, pero no hay. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque para la recreación de las familias. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque para la recreación familiar. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los parques y las áreas recreativas son muy importantes porque ayudan a la recreación (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los parques y áreas recreativas de la ciudad del Cusco son importantes para la calidad de vida. Es decir, el ciudadano se siente más libre y feliz en estos espacios públicos, contribuyendo así a su calidad de vida.

Con respecto a que está de acuerdo con la afirmación: Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos que existen en la ciudad del Cusco, los entrevistados coincidieron en decir que están en desacuerdo. Señalan que no todos los barrios tienen espacios recreativos ni parques. Las respuestas son las siguientes:

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque por las razones explicadas en anteriores preguntas. No cada vez los espacios públicos carecen de áreas verdes hay más cemento. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no todos los barrios tienen espacios recreativos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no contamos con nada de eso, mi APV ni siquiera esta asfaltada, por completar (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque donde vivo le falta (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no hay parques en mi vecindario (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Totalmente desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque el parque de mi zona esta olvidado, por eso tengo que ir a uno que queda lejos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

De acuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque el barrio donde vivo tiene todas las comodidades. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque faltan parque recreativos. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque en mi vecindario falta un parque, una cancha para jugar futbol. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Totalmente desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Neutral a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque existe una plazoleta donde uno puede recrear, pero no se encuentran suficientes espacios verdes. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Totalmente desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no hay. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no hay parques y campos recreativos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Neutral a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no existen una cantidad considerable de parques en el Cusco o por donde vivo. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque yo vivo en una zona no céntrica y existen espacios recreativos. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

En desacuerdo a la afirmación, Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos porque no hay mucho de esto. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los barrios no cuentan con espacios sociales.

Es decir, los espacios públicos en sus barrios son muy elementales no los brindan, seguridad, bienestar, ni mucho menos la sensación de libertad y felicidad, disminuyendo así sus capacidades.

Con respecto a ¿cómo calificaría los Parques de la ciudad del Cusco? Los entrevistados coincidieron en la respuesta y afirmaron que es insuficiente. Señalan pocas áreas verdes, parque improvisados. al respecto señalan lo siguiente:

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque como dije pocas áreas verdes (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no existe la cantidad suficiente de estos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos, solo existen algunos improvisados (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque hay, solo que están en malas condiciones (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque le falta espacios recreativos, está saturado de viviendas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque son muy escasos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco es normal porque creo que es lo que solo el área lo permite. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque deben tener más parques. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque en mi vecindario falta una cancha para jugar. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

Los parques de la ciudad del Cusco son normales porque hay presencia de parques, aunque no están muy bien distribuidos y ubicados. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque mas el material noble y no hay espacios de área verde. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos espacios verdes. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son suficientes porque si existen en general en la ciudad del Cusco los parques. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018).

Los parques de la ciudad del Cusco son normales porque es apto para todo público, niños adultos, anciano. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

los parques de la ciudad del Cusco son insuficientes porque muchas veces no son libres. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los parques son inexistentes o están en mal estado.

Es decir, los espacios públicos del Cusco no ayudan a la expansión de capacidades humanas quitándoles el derecho a la ciudad, que son el acceso a parques, calles y áreas verdes entre otros.

Con respecto a calificar los parques de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación que los parques son insuficientes. A este respecto presentaron la respuesta:

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque y deficientes porque no reúnen condiciones ergonómicas para el pleno descanso del publico transeúnte. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos espacios abiertos en nuestra ciudad (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos lugares asi en nuestra ciudad (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque hay solo que están en malas condiciones (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque falta espacios recreativos, está saturado de viviendas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos lugares en los que uno puede descansar, están sucios. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los espacios abiertos de la ciudad del Cusco es normal porque creo que es lo necesario para el desarrollo urbanístico. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco es normal porque como área verde. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque en algunos lugares como por ejemplo en mi barrio falta. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son normales porque existe una cantidad apropiada. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay área verde y si los hay están con reja. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son insuficientes porque no hay muchos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son normales porque sirven para el esparcimiento. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son normales porque si existe la cantidad necesaria de parques para el esparcimiento familiar. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los espacios abiertos de la ciudad del Cusco son buenos porque ayudan al desarrollo. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que no hay parques en buen estado en la ciudad del Cusco. Es decir que los ciudadanos no gozan de estos espacios públicos por su mal estado.

Con respecto al uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos indicaron los entrevistados que están en malas condiciones y falta de accesibilidad, como que también hay mucha gente. A este respecto las respuestas:

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque hay demasiada gente existen congestión de personas precisamente porque son pocos los espacios públicos (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones no existe un mantenimiento de parques y existen lugares en pésimo estado (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque falta accesibilidad, porque no cuenta con espacios aquí por donde vivo (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones (Efrain Quispe Huilcahuaman. de 48 años, 2018).

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones. (Abel Quispe Huilcahuaman. de 30 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque falta accesibilidad. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque hay demasiada gente y el trabajo no permite. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque no me siento seguro. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones, están sucias, maltratadas, con desmonte, basura. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque hay demasiada gente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones, por la falta de mantenimiento de los parques. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque están en malas condiciones, hay parques que están olvidados por las autoridades. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Rara vez hago uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos porque no están bien situado, porque esta muy lejos y no son muy comerciales. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la gente no puede usar instalaciones, los parques o espacios abiertos y recreativos de la ciudad porque están en mal estado. Es decir, se ratifica que en nuestra ciudad carecemos de estos tipos de espacios públicos que va en detrimento de brindarle calidad de vida a sus habitantes.

Con respecto a si la ciudad del Cusco cuenta con satisfactores recreativos, los entrevistados en su mayoría coincidieron en sus respuestas señalando que están totalmente en desacuerdo con dicha afirmación.

Las respuestas de los entrevistados son:

Totalmente desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Totalmente desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

De acuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

De acuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Neutral que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018).

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Neutral que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Totalmente desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Totalmente desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Neutral que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Neutral que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

En desacuerdo que la ciudad cuenta con sus satisfactores recreativos (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que están en desacuerdo que haya satisfactores recreativos. Vale decir, los entrevistados perciben que no hay lugares para recrearse, dando cuenta a sus respuestas, la poca calidad de espacios públicos recreativos en nuestra ciudad limita la calidad de vida de los habitantes.

Con respecto a que si se encuentra obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco en busca de actividades recreativas los entrevistados coincidieron con sus respuestas indicando que sí. Señalan que se encuentran obligado a salir a otras ciudades adyacentes, buscando contacto con la naturaleza, para hacer caminatas y acampar en el campo, en caso de baños termales y deportes y otros.

Al respecto las respuestas:

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, buscando contacto con la naturaleza (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para hacer caminatas y acampar en el campo (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, caminar, hecharme en el pasto y dormir, jugar, montar bicicleta, volar cometa, pasear con mis perritos. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, campamentos paseos (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para paseos (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para llevar a pasear a la familia y mascotas, celebrar el día de la madre, padre. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, en caso de baños termales y deportes. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, jugar fútbol, tengo que ir hasta oropesa, pasear con la familia. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, esparcimiento al aire libre. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, de paseo, turismo y recreación. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para jugar, distracción, novedad. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para pasear por los campos abiertos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, a poroy, huasao, saylla, etc. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, para salir de la rutina. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Sí me encuentro obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco, porque siento que hay mas paz. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Esta respuesta significa que la gente la gente busca actividades recreativas que no encuentra en la ciudad.

Es decir que la ciudad del Cusco no brinda espacios recreativos de calidad, por lo tanto, se evidencia q los espacios públicos en la ciudad del Cusco no es de calidad.

Con respecto a qué tan importante el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario para paseos o como ruta diaria los entrevistados tienen respuestas diferentes:

Algo importante es el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario porque algunos miembros de la familia utilizan bicicleta (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018). Muy importante es el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario porque se evita accidentes, pero esas ciclovías no hay en nuestra ciudad (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Neutral es el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario porque no tengo carriles de vicileta (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Algo importante es el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario porque no manejamos bicicleta en la ciudad (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Importante es el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque permiten el tránsito de bicicletas de manera segura (Efraín Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Muy importante es el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque mis hijos quieren salir con las bicicletas y no es seguro. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Neutral el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque no los utilizo. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Algo importante es el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque de vez en cuando es un recreativo pasear en bicicleta. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Importante es el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque yo a veces me movilizo en bicicletas y no hay ni carriles para las bicicletas, corro riesgos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Sin importancia el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque no usamos bicicletas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

muy importancia el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque es una forma de movilizarse, a pesar de que los conductores en sus autos no lo respeten. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Sin importancia el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque no hay cultura de bicicletear. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

importante el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Muy importante el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque para conversar e interactuar. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018).

Muy importante el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque para la salud y para la recreación. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Importante el uso de los carriles para bicicletas en mi vecindario porque ya que las bicicletas son muy recomendables y menos espaciosos. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que es importante el uso de carriles para la bicicleta pero que no hay las condiciones adecuadas para su uso. Es decir que los espacios públicos en particular las vías son pensadas en función del automóvil.

Los datos en relación a parques, espacios abiertos y recreativos de la ciudad del Cusco son insuficientes y no es de calidad quitándole un derecho fundamental que es el derecho a usar los espacios públicos de su ciudad teniendo que salir de su ciudad a encontrar estos espacios públicos mencionados. Confirman la teoría de Gehl que las ciudades están diseñadas pensando en el vehículo motorizado en detrimento del peatón.

Esclareciendo los espacios públicos antes mencionados no brindan calidad de vida a sus habitantes.

2. TRANSPORTE MOTORIZADO

2.1 Circulación

Con respecto al respeto de las señales de tránsito por parte de los conductores de vehículo motorizado los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no respetan las señales de tránsito. Señalaron que son imprudentes y no respetan las normas de tránsito

Al respecto las respuestas:

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque faltan a los reglamentos, son egoístas no respetan al peatón (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque no hay la cultura de manejo a la defensiva (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque no les importa más que llenar sus carros con la mayor cantidad de personas. Y es todo, falta de educación (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque no respetan a los peatones (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque son imprudentes les falta capacitarse (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque muchas veces pasa en las noticias de los accidentes de choques, atropellos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque en su mayoría no respetan por eso se tiene muchos accidentes vehiculares. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados si respetan las señales de tránsito porque caso contrario pasarían muchos accidentes. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque ni respetan a los peatones y van a respetar las señales, no respetan. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque solo lo hacen si están siendo monitoreados. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque es observable su irresponsabilidad a diario. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque para nada respetan nada. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque entran sin medir las consecuencias y caminar por donde no deben. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque por la falta de educación vial. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque por la falta de educación vial. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los conductores de los vehículos motorizados no respetan las señales de tránsito porque prefieren pagar cuotas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que los conductores no respetan a los peatones y que no están capacitados para respetar las normas de tránsito. Vale decir, el peatón está en

desventaja absoluta en la utilización de las calles y avenidas, viéndose permanentemente amenazada su vida por los vehículos motorizados.

Con respecto a que si deberían circular vehículos motorizados en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco la respuesta es casi unánime, indican que no, señalan que esta mejor sin autos, es uno de los pocos lugares donde uno puede caminar tranquilo. Al respecto las respuestas:

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque está mejor sin carros, único lugar peatonalizado para disfrutar socialmente (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

sí deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque todos necesitamos transportarnos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque es uno de los pocos lugares donde podemos caminar sin que un auto me esté molestando (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque la plaza ya no sería un buen lugar (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque es una plaza histórica (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque es un lugar histórico. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque en la plaza del cusco hay mucho atractivo turístico, no es necesario vehículos. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque hay personas de edad mayor necesita movilidad. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque en la plaza, no tiene que ser un lugar de recreación, distracción, relajación, para la observación paisajística. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque es un área de esparcimiento cultural, no se puede estar a la expectativa de los vehículos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque la plaza de armas es un lugar recreativo muy importante y el tránsito de autos retrasa esa propiedad. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque cual sería la restricción. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque no hay espacio como para que ellos transiten por ahí. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque opto por la peatonalización. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque para no congestionar y dar lugar al turismo. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No deberían circular los vehículos motorizados por la plaza de armas de la ciudad del Cusco porque malogran la infraestructura. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la mayoría de entrevistados se siente más feliz cuando no hay automóviles en la plaza porque no se sienten amenazados por vehículos motorizados, por eso que les gusta la plaza sin vehículos. Es decir, que las zonas peatonalizadas les brinda seguridad y calidad de vida.

Así que, los datos referidos a la circulación señalan que los peatones se ven amenazados por los vehículos motorizados y prefieren espacios públicos peatonalizados como la plaza de armas confirmando la teoría de Gehl que indica que los espacios públicos de calidad ofrecen oportunidades para tres actividades básicas: mirar, escuchar, hablar.

Esclareciendo la calidad de vida se ve disminuida por la presencia de los vehículos motorizados, porque son un peligro para el peatón.

2.2 Estacionamiento

Con respecto a que si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco los entrevistados tienen posiciones antagónicas, por un lado, dicen que si es prioridad y otros que no. Al respecto sus respuestas:

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque salvo en interiores de canchones fuera del Centro Historico mejor si van sin carro (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque los ciudadanos que tienen sus vehículos y trabajan por el casco monumental necesitan de los estacionamientos (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque la cantidad desmedida de autos (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque así aumentarían, más carros (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque para que haya más orden (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque eso ayudaría a ordenar más a la ciudad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque no deberían haber muchos vehículos transitando. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque es muy importante las playas de estacionamiento. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque si habría estacionamiento adecuado, en algo se ordenaría la ciudad. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque esto generaría mayor uso de vehículos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque para que no ocupen las calles y veredas como lugar de estacionamiento. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque tanto carro no es lo que hace caos al no haber estacionamiento. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque los motorizados que suben al centro son muy pocos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque no hay espacio suficiente. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque existen zonas intangibles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco porque para no estacionen en cualquier sitio. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la ciudadanía tiene puntos de vista diferente con respecto al estacionamiento, sin embargo, los estacionamientos generan más congestión vehicular. Es decir que no debería haber estacionamientos en el centro del cusco porque generaría más congestión y ello rechazan los entrevistados como se mostró líneas arriba. Con respecto a si existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados en la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en indicar que no. Señalan que fuera del centro de la ciudad no hay espacio para tanto carro y tenemos calles estrechas.

Al respecto las respuestas:

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque adecuados fuera del centro de la ciudad (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque tenemos calles estrechas (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque solo se usan lugares improvisados por vecinos o gente de negocio (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque no hay espacio (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque a falta de espacio, saturación de cosas (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque son escasos, y encima tienes que pagar (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque no tengo referencia. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque faltan lugares de estacionamiento. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque. no hay mucho espacio para tantos carros. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque existen estacionamiento en lugares estratégicos de la ciudad. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque no hay espacio suficiente que pueda ser utilizado de estacionamiento. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque no hay y tratan de acomodar sus unidades. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque no hay muchos motorizados en el centro de la ciudad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque por el espacio reducido en la ciudad. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque en las afueras de la ciudad. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados porque. En cualquier lugar estacionan y si hay no se conocen. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que no tenemos estacionamientos adecuados en la ciudad y que no debe haber estacionamiento en el centro histórico de la ciudad por la dimensión de sus calles.

Así que, los datos referidos a estacionamiento evidencian que los entrevistados indicaron que, no desean estacionamiento en el centro histórico, que las calles son estrechas y que no hay espacio para tanto carro.

Esclareciendo en función de la teoría de Gehl y las respuestas de los entrevistados, evidenciamos que con los estacionamientos se genera más congestión, y la congestión quita tiempo y produce distrés, por lo tanto daña la salud de las personas, quitándoles calidad de vida, confirmando así la teoría de Gehl..

2.3 Vehículos.

Con respecto a que si existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación de que si existen muchos vehículos motorizados. Señalan que el parque automotor creció.

A este respecto sus respuestas:

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque demasiados, sobreabundan por eso se produce congestión, debería limitarse (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque estos últimos años aumento el parque automotor (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque cada año el tráfico es insoportable (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque hay tráfico (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque ha crecido la población y hay demanda para el transporte (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque ya no hay espacio para estacionarse hay que estar buscando. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque las calles están llenas de vehículos. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque tenemos también en marcas chinas (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque ya no saben dónde estacionar su carro. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque de lo contrario no tendríamos horas punta. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque congestionan diariamente las pistas, calles y veredas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque no veo muchos (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque aun circulan vehículos antiguos. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque a diario se compra vehículos y el parque automotor está en incremento. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si creo que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco porque hay mucho tráfico y carros particulares. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que sienten una presión por la cantidad de vehículos que no les da calidad de vida porque les distresan. Es decir que si habría más lugares peatonalizados mejoraríamos los espacios públicos y habría mejor calidad de vida.

Con respecto a la distancia de los asientos en los transportes públicos indican los entrevistados que no son adecuados. Señalan que no se preocupen por los pasajeros, por su comodidad solo ven su rentabilidad y no el bienestar del usuario. Estas son sus respuestas:

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque no siempre los vehículos son para transporte público y es forzado su uso, a veces los asientos no son ergonómicos (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque los transportistas no ven la comodidad del pasajero, solo se preocupan por el lucro y reducen los espacios entre asientos. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018).

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque no importa la comodidad y bienestar del usuario solo el dinero “es un negocio”. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque el espacio es pequeño (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque son muy pegados no hay comodidad (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque no se puede viajar con comodidad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque no son cómodos (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque los asientos son muy angostos o pequeñas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque soy alto y mis piernas no quedan en ese pequeño espacio. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque son muy angostos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque los asientos suelen estar separados por pequeños espacios. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque no subo al bus.(Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque son muy angostas. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque las personas altas no se sientan cómodamente. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque mido 1.70 (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si son adecuados la distancia de los asientos en los transportes públicos porque es cómodo (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que el transporte público es de pésima calidad.

Así que los datos referidos a vehículos nos indican, que hay muchos vehículos motorizados circulando porque el transporte público es de pésima calidad, como consecuencia el ciudadano vive cada vez más distresado confirmando así los informes de ONU-Habitat.

Esclareciendo los vehículos motorizados quitan calidad de vida a los ciudadanos.

2.4 Vías.

Con respecto a que si considera que las vías están en buenas condiciones en la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no están en buenas condiciones. Señalan que son desordenadas, sin mantenimiento. Al respecto las respuestas:

Las vías no están en buenas condiciones porque requieren, reparación y mantenimiento continuo y rápido. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque no existe mantenimiento adecuado (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque desordenadas sin planificación. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque están en malas condiciones. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque falta mantenimiento constante (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque tienen desperfectos, faltan arreglar. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las vías si están en buenas condiciones porque creo que están en buenas condiciones. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque falta el mantenimiento se encuentran en mal estado. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque les falta hacer mantenimiento. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque no tienen mantenimiento. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las vías no están en buenas condiciones porque algunos por el tiempo y uso están deterioradas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque con huecos y tanto desperfecto. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque todas están destrozados y no pueden transitar con facilidad los autos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque existe un descuido por las autoridades. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque por factores climáticos. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las vías no están en buenas condiciones porque son muy dañadas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la percepción de la ciudadanía es que las pistas están en pésimas condiciones, el cual no ayuda a la calidad de vida.

Con respecto a si considera que las señales de tránsito en la ciudad del Cusco están ubicadas en los lugares pertinentes, los entrevistados se dividen a casi 50% por si y el otro porcentaje por el no. Aquí sus respuestas:

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque como peaton, en algunos sitios faltan semáforos en otros saturan semáforos y policías. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las señales de tránsito en la ciudad del cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque muchas veces no tienen criterio en poner o señalizar. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque sin criterio alguno. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco si están ubicadas en lugares pertinentes porque hay señales de paraderos y semáforos. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco si están ubicadas en lugares pertinentes porque hay semáforos para de alguna manera guiarnos. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque obstaculizan el paso, en algunas partes falta señalización. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque creo que se puede mejorar. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque hay lugares que no tienen señal. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque algunas señales están mal ubicadas, hay semáforos malogrados. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco si están ubicadas en lugares pertinentes porque ayudan al control vehicular. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque algunos obstruyen el tránsito peatonal. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque no hay semáforos en donde deverian, ponen cuando ya pasa un accidente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco si están ubicadas en lugares pertinentes porque para una circulación óptima. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco si están ubicadas en lugares pertinentes porque están ubicadas en lugares estratégicos para su óptimo funcionamiento. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las señales de tránsito en la ciudad del Cusco no están ubicadas en lugares pertinentes porque vi que hay muchos que están en lugares que no se notan. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Las respuestas significan que se puede mejorar la señalización en nuestra ciudad. Es decir que las señales de tránsito todavía son deficientes en nuestra ciudad.

Con respecto a que si considera que el mantenimiento de las vías es oportuno en la ciudad del Cusco los entrevistado indican que no. Señalan que están abandonadas y q no les interesa a las autoridades. Aquí sus respuestas:

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque preciso y necesario especialmente las losetas de andesita, “resbalosas” por el desgaste (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque todos necesitamos buenas vías y en perfectas condiciones (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque las calles llevan meses y semanas descuidadas y sin reparación alguna, ejemplo la vía expresa. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque están abandonadas (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque no se interesan las autoridades (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque después de mucho tiempo y no lo hacen. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque el mantenimiento debe ser permanente. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque necesitamos buenas vías. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque después de tiempo están haciendo mantenimiento. (Bautista Rios Huilca. de 19 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque es un gran inconveniente para los vehículos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si es oportuno el mantenimiento de las vías porque ayuda a mejorar y a estabilizar el tránsito de autos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque esperan a que se empeoren. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque no arreglan todo está lleno de charcos y huecos (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque por estar en malas condiciones. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si es oportuno el mantenimiento de las vías porque si, pero es dañado por el clima. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No es oportuno el mantenimiento de las vías porque no hay mantenimiento que yo sepa. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que las vías del Cusco no están en buenas condiciones para el disfrute de ellas, generando malestar en peatones como en conductores de vehículos motorizados y hasta accidentes de tránsito.

Así que los datos referidos a vías evidencian que en la ciudad del Cusco las vías están en malas condiciones, no brindan seguridad a los peatones y generan malestar en la población ratificando los informes de ONU-Habitat que en los países en vías de desarrollo no hay vías adecuadas para la circulación.

2.5 Accesibilidad

Con respecto al acceso al transporte público en la ciudad del Cusco, los entrevistados difieren en sus respuestas, unos indican que si les es fácil acceder al transporte público y otros que no. Al respecto estas son sus respuestas:

No me resulta fácil acceder al transporte público porque por la congestión de vehículos en horas punta me obliga a tomar taxi, estas aprovechan para cobrar excesos. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

No me resulta fácil acceder al transporte público porque los últimos años se ha implementado de nuevas unidades de transporte urbano. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me resulta fácil acceder al transporte público porque debo caminar largos trayectos, esperar bastante tiempo. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque en la pista hay muchos carros. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No me resulta fácil acceder al transporte público porque hay bastantes carros. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque circulan varios carros, hay muchos carros. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque existe mucho transporte vehicular. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque aumentando, vías de mayor accesibilidad. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque hay varios paraderos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque las señalizaciones de paraderos están bien ubicadas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque existen suficientes empresas de transporte público. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No me resulta fácil acceder al transporte público porque no subo. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me resulta fácil acceder al transporte público porque hay muchas personas que esperan y igual que yo. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque por los paraderos disponibles en la ciudad. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque por la cantidad de paraderos. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me resulta fácil acceder al transporte público porque hay muchas líneas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que a pesar de que tienen acceso al transporte público, sienten que no se les brinda un servicio adecuado.

Con respecto a acceder a un transporte público de calidad los entrevistados coincidieron en afirmar que no acceden a un transporte público de calidad. Señalaron que no tienen ventilación, no son cómodos los asientos y son inseguros. Aquí sus respuestas:

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque siempre están atiborrados de gente, sin ventilación, mal olientes, vetustos. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque las personas que conducen esas empresas no están capacitadas para prestar el servicio. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque sus carros no son diseñados para nuestra comodidad. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque están en malas condiciones para viajar. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque son carros viejos, no hay preocupación por parte de los dueños. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque el transporte publico es muy malo, hacen subir muchos pasajeros, no tienen medidas de seguridad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque no se tiene transporte publico regularizado o normado. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si puedo acceder a un transporte público de calidad porque siempre en cuando se ubiquen en la pista. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque de calidad seria con comodidad y seguridad y eso no hay en el Cusco. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si puedo acceder a un transporte público de calidad porque las señalizaciones de paraderos están bien ubicadas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque los autos no se encuentran en buenas condiciones, además casi siempre están copados de pasajeros. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque si tendría las comodidades porque no. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque no existe transporte publico de calidad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque por la falta de control y mantenimiento de la ciudad. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No puedo acceder a un transporte público de calidad porque los buses no son comodios. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si puedo acceder a un transporte público de calidad porque están renovando los vehículos. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que no hay calidad en el transporte público de nuestra ciudad.

Así que los datos referidos a la accesibilidad evidencian que no hay accesibilidad adecuada al transporte público, y si hablamos de calidad, la accesibilidad es nula en nuestra ciudad.

Esclareciendo el tema de accesibilidad al transporte público de calidad es inadecuado porque no hay una política de dar prioridad a las personas, ciclistas, transporte urbano y

finalmente el auto particular; en ese orden de prioridad. La prioridad en este momento lo tienen los autos sobre el peatón, y en el caso de transporte público es desplazado por el vehículo particular, generando tráfico en nuestra ciudad.

2.6 Seguridad.

Con respecto a la seguridad consideran que el transporte público no es seguro en la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en esa afirmación. Señalan que no son seguros ni cumplen con la normatividad referido al transporte. Al respecto sus respuestas:

El transporte público no es seguro porque desde que se repletan con pasajeros como latas de sardinas. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

El transporte público no es seguro porque no hay control ni existe la capacitación adecuada para las personas que trabajan en ese rubro. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque la mala señalización, rompe muelles improvisados, choferes mal educados. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque no tienen cinturón de seguridad ni botiquín implementado (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

El transporte público no es seguro porque falta seguridad y no tienen revisión técnica adecuada (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

El transporte público no es seguro porque en algún accidente que haya, habría heridos ya que no cuentan con seguridad para los pasajeros. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque existe mucha delincuencia. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque falta el mayor control que se encuentra desviados. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque hay transportes informales, sin papeles, sus vehículos están viejos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

El transporte público si es seguro porque no se han reportado casos de asaltos en transporte público. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

El transporte público no es seguro porque los autos (micros) no siempre están en buenas condiciones. Existe el temor de ser asaltado o robado (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque hay mucho ratero en los buses (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque todos suben a veces hasta delincuentes. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque en las combis van demasiado rápido y es peligroso. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

El transporte público no es seguro porque por la falta de educación vial en la ciudad. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

El transporte público si es seguro porque ofrece ir con mas gente. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que el transporte público no es de calidad porque no brinda seguridad.

Con respecto a la velocidad a la que se desplazan los vehículos los entrevistados indican que no son seguros. Señalan que van a exceso de velocidad, compiten entre ellos por pasajeros, aceleran bruscamente cuando uno recién está subiendo al vehículo.

Aquí sus respuestas:

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque entran en competencia, provocando accidentes, prefieren cumplir sus metas personales (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque los conductores hacen lo que quieren y no respetan las normas de tránsito. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque van muy rápido y no respetan sus carriles. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque corren mucho. (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque corren mucho en avenida la cultura. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque causan accidentes, ya no respetan los semáforos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque creo que no respetan las velocidades reglamentarias. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque existen huecos charcos de agua, zanjas abiertas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque en horas punta todos quieren llegar rapidos pero como hay muchos carros se genera congestión vehicular. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque los buses aceleran mucho con tal de tener mayor cantidad de pasajeros. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque suelen hacer competencias y rebasar los límites de velocidad o de lo contrario dilatan el tiempo conduciendo muy lentamente. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque aplican mucha velocidad. (Carlos Alvarez Mamani. de 26 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque todos corren a veces no respetan las señales. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos no son seguros porque van muy rapido y eso es muy peligroso. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos si son seguros porque por la congestión de las calles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La velocidad a la que se desplazan los vehículos si son seguros porque no van muy rápido a excepción de los que se persiguen. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Las respuestas significan que los conductores son imprudentes y ponen en riesgo la seguridad de sus pasajeros.

Así que, los datos referidos a la seguridad evidencian que en la ciudad del Cusco no contamos con transporte público que nos brinde seguridad, aparte que como indica Gehl el automóvil usurpo el espacio público, durante estos diez últimos años en la ciudad del

Cusco se consolidó el uso del vehículo motorizado, el riesgo de accidentes para peatones y usuarios de bicicleta ha sido extremadamente alto, y el miedo a accidentes más alto todavía.

2.7 Fluidez.

Con respecto a la fluidez del transporte los entrevistados consideran que no es fluido. Señalan que hay mucho tráfico, gran cantidad de vehículos, etc. A este respecto presentaron las respuestas:

El transporte no es fluido porque más bien muy pocas veces. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

El transporte no es fluido porque existe gran cantidad de vehículos. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

El transporte no es fluido porque mucho tráfico en horas punta y lugares cuello de botella (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

El transporte no es fluido porque el tráfico. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

El transporte no es fluido porque hay tráfico (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

El transporte no es fluido porque hay bastante tráfico. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

El transporte no es fluido porque existe mucho tráfico en todas partes del Cusco. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

El transporte no es fluido porque mucho carro no se puede circular. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

El transporte no es fluido porque el tráfico lo impide. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

El transporte no es fluido porque tardan mucho entre buses. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

El transporte no es fluido porque existe mucha congestión vehicular. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

El transporte no es fluido porque pasa todo por falta de educación vial. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

El transporte no es fluido porque transporte público no, pero transporte particular hay bastante. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

El transporte no es fluido porque hay demasiados carros y el centro se llena y genera mucho tráfico. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

El transporte no es fluido porque por la congestión vehicular. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

El transporte si es fluido porque hay vehículos suficientes. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que hay tráfico en la ciudad quitando horas en el día al ciudadano cusqueño. Es decir que en la ciudad del Cusco se ha crecido económicamente y por lo tanto también el parque automotor a consecuencia de ello bajo la calidad de vida de los habitantes, porque tarden más en llegar ha su destino y generan congestión e inseguridad.

Con respecto al lugar que hay menos fluidez en la ciudad los entrevistados indicaron que en el aeropuerto, Hilario Mendivil, vía evitamiento y avenidas principales como limacpampa, av. sol, santa Catalina Ancha y Tica tica. Etc. Aquí sus respuestas:

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en avenidas principales, sol, Ayacucho y zonas aledañas. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en las zonas periféricas. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en Hilario Mendivi, aeropuerto, ovalo pachacutec, av. sol, rimac pampa grande, ruinas, santa catalina ancha, tica tica. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en la vía de evitamiento (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en la vía de evitamiento (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en la vía de evitamiento como hay carriles para ambos sentidos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco creo que no hay lugares con fluidez. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en todas las calles de Cusco no hay fluidez. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en en las zonas alejadas del centro de cusco (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en Hilario Mendivil, Tica Tica, limaq pampa, Saqsay huaman. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en existe menos transitabilidad de autos en calles cercanas al centro histórico, como maruri, limacpampa, pampa del castillo Ayacucho. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en el centro de la ciudad. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en muy constante en los lugares alejados al cetro histórico. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco, claramente en la parte del centro histórico, ya que las calles son pequeñas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en el centro histórico. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Hay menos fluidez en la ciudad del Cusco en el mismo centro histórico. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan, que el Cusco en sus principales arterias esta congestionado. Esto quiere decir que no hay calidad de vida en la ciudad del Cusco, confirmando la teoría de Gehl que indica que en las ciudades que se dé prioridad al tránsito vehicular abra congestión a medida que haya más ingreso económico y por lo tanto con el tiempo se perderá la calidad de vida.

Así que, los datos referidos a la fluidez evidencian que en la ciudad del Cusco hay mucho tráfico de los vehículos motorizados lo cual afecta al conjunto de toda la sociedad como indica Castells pues fractura el tejido social y genera condiciones propicias para que proliferen la violencia y la inseguridad.

2.8 Congestión

Con respecto a la congestión vehicular en la ciudad del Cusco los entrevistados manifestaron que si hay congestión vehicular. Señalaron que el parque auto motor ha crecido, mucho tráfico, etc. Aquí sus respuestas:

Si hay congestión vehicular porque en horas punta en las mañanas (7-8) mediodía (12-13) y horas noche (6-7:30) (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si hay congestión vehicular porque el parque automotor ha crecido enormemente (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque no hay fluidez. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque en ciertas horas ay mucho tráfico. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si hay congestión vehicular porque hay demasiados vehículos, y las rutas están direccionadas en solo sentido. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si hay congestión vehicular porque por el exeso de vehículos y transporte urbano hay muchas empresas de transporte colectivo. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque la congestión vehicular es permanente. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque las calles son uy angostas y muchos carros. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque existe exceso de vehículos motorizados. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque muchos vehículos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si hay congestión vehicular porque los autos se quedan o permanecen mucho tiempo retenidos en la congestión. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque muchos autos. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque si hay muchos vehículos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque si porque en la parte central hay mucho tráfico, a causa del exceso de autos. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018).

Si hay congestión vehicular porque por las calles estrechas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si hay congestión vehicular porque ya que los carros grandes y particulares. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que no tenemos calidad de vida en los espacios públicos por la congestión vehicular. Es decir que el aumento de uso de los automóviles tiene efectos graves en nuestra ciudad, como distrés, violencia, accidentes, tiempo perdido por las personas y contaminación.

Con respecto a que los viajes en la ciudad del Cusco son distantes los entrevistados en su mayoría coincidieron con la respuesta e indicaron que si son distantes. Señalan que hay demasiada congestión vehicular. Al respecto presentaron la respuesta:

Los viajes en la ciudad del cusco si son distantes porque por el crecimiento desordenado de la ciudad (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Los viajes en la ciudad del cusco no son distantes porque la ciudad es pequeña. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del cusco si son distantes porque me tomo cincuentaicinco minutos en llegar a mi trabajo. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del cusco si son distantes porque el carro se demora mucho. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los viajes en la ciudad del cusco si son distantes porque hay demasiada congestión vehicular. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Los viajes en la ciudad del cusco no son distantes porque existen paraderos hasta por demás, como hay mucha gente, se tienen que adecuar a ellas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque las distancias son relativamente cortas. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018).

Los viajes en la ciudad del Cusco si son distantes porque desde la entrada hasta la salida. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque los paraderos están por doquier. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco si son distantes porque por el tránsito y tráfico (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque el Cusco es una ciudad relativamente pequeña. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque es una ciudad pequeña. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque en todas las ciudades varia. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco si son distantes porque los cerros son difíciles de cruzar (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco no son distantes porque es una ciudad pequeña. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los viajes en la ciudad del Cusco si son distantes porque depende a qué lugar vayas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos cusqueños pierden mucho tiempo en transportarse, por la congestión vehicular. Es decir, una persona con vehículos privados tiene más derecho que treinta personas que van en autobús y son estos vehículos particulares los que causan congestión y la gente percibe que los viajes son largos por la pérdida de tiempo que estos vehículos particulares generan.

Así que, los datos referidos a la congestión evidencian que en la ciudad del Cusco son muy perjudiciales para la salud, la seguridad, la economía de las familias y el medio ambiente.

3. SITUACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA.

3.1 Felicidad

Con respecto a si se considera feliz en las calles de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en indicar que no se sienten felices en las calles de la ciudad del Cusco. Señalan que la congestión vehicular, la delincuencia, deterioro de sus calles y la incomodidad para transitar. Aquí las respuestas:

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque por la inseguridad de los vehículos no así en las vías peatonales (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque ay mucha congestión vehicular y peatonal. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque me da miedo la delincuencia. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque no todas las calles son cuidadas. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque hay demasiada contaminación y peligro (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque siempre tengo que estar alerta. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque las calles están pavimentadas (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque mucha agitación y mucho stress con la congestión. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque la inseguridad me lo impide. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque son inseguras especialmente en las noches. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque por la falta de seguridad ciudadana y el deterioro de sus calles. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque es tranquilo no como otras ciudades. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque hay mucha congestión (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque siempre estoy con mis amigas cuando logro salir. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque por la incomodidad para transitar. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me considero feliz en las calles de la ciudad del Cusco porque no hay mucha inseguridad (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la gente no se siente feliz en los espacios públicos de la ciudad del Cusco. Vale decir que la congestión y la inseguridad más el estado de las calles no brindan calidad de vida a los habitantes, se confirma la teoría de Borja quien

indica una ciudad es el espacio público y la calle es el principal espacio público, si esta está mal la ciudad está mal.

Con respecto a si es feliz en la plaza de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron salvo algunos, en que se sienten feliz en la plaza de armas del Cusco. Señalan que son felices en la plaza porque no hay vehículos y está libre de tráfico. Al respecto presentaron la respuesta:

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque no existen vehículos (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque la plaza es única (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque la delincuencia está en todos lados. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque son de los pocos lugares que están cuidados y libres de tráfico. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque hay distracciones, plaza de armas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque no hay un buen ambiente, hay contaminación. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque es muy hermosa (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque es la plaza más linda del mundo. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque las plazas son para recrearse para descansar. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque es un lugar con relativa vigilancia. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque están muy congestionadas (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque es muy maravilloso. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque hay mucha gente y no hay comodidad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque son lugares muy lindos. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque por la peatonalización de la plaza. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me considero feliz en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco porque son muy bonitas y decoradas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos prefieren espacios públicos sin vehículos motorizados como es la plaza de armas del Cusco.

Así que los datos referidos a la felicidad evidencian que los habitantes de la ciudad del Cusco no son felices en los espacios públicos por su mal estado, por la contaminación, por la inseguridad y especialmente por los vehículos motorizados que generan la mayoría de los problemas cuando hay tráfico.

Esclareciendo la felicidad según Gehl en los espacios públicos se da si una ciudad es sana, vital, segura y sostenible y ello solo se da si se planifica la ciudad en función de la dimensión humana, una vez más queda confirmada la teoría de Gehl.

3.2 Libertad

Con respecto al sentimiento de paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no siente paz ni libertad. Señalan que, debido al tránsito automotor, el mal estado de las calles, la inseguridad, el reducido espacio de las calles. Las respuestas fueron:

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque en calles transitado por vehículos. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque por la congestión vehicular y peatonal. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque camino siempre alerta. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque son angostas, sucias, poco iluminadas, congestionadas. (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque hay mucha delincuencia, peligro por presencia de obstáculos al caminar. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque no puedo caminar con libertad, tengo que estar cuidándome de los peligros. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque hay delincuentes (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque me siento tan tranquilo en el centro de la ciudad. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque paz no porque hay demasiado ruido y libertad tampoco porque no se pude caminar con libertad y comodidad. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque son inseguras especialmente por las noches. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque por el ruido e incomodidad que produce el campo automotor y la inseguridad ciudadana. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque la delincuencia en las calles. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque hay mucha delincuencia. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque en la mayoría de las veces que salgo los carros no me generan paz, mucha bulla. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque existe mucha congestión en las calles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018).

Si siento paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco porque son muy caóticas como otras ciudades. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Las respuestas significan que no siente ni paz ni libertad por la inseguridad, el mal estado de las calles, y especialmente por los vehículos motorizados que generan diferentes problemas como accidentes, congestión, reducción del espacio para el peatón y contaminación.

Con respecto a si sientes paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco los entrevistados tienen respuestas diversas. Señalan que hay contaminación, delincuencia, el ruido de los vehículos y por otro lado indican que uno puede distraerse, puede caminar con tranquilidad, echarse en el pasto etc. Al respecto sus respuestas:

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque en días que son festivos. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque existe contaminación (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque no puedo echarme en el pastito. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque puedo fumar un cigarrillo leer un libro (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque son amplias y al menos uno se puede distraer. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque hay basura eso impide que este feliz. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque está poblada de gente foránea y delincuentes. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque es zona arqueológica. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque algunas plazas son amplias y puedo jugar con mis hermanos (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque es un lugar de esparcimiento cultural (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018)

No siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque por el ruido e incomodidad que produce el campo automotor y la inseguridad ciudadana. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque no es lo mismo como antes. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque no hay espacio suficiente para todos los ciudadanos. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque en las plazas si porque me gusta que haya juegos y bancas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque por la peatonalización de la plaza (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si siento paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco porque son bonitas y agradables para dar un paseo. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que en las plazas de la ciudad del Cusco relativamente se encuentran con cierta paz y libertad para actividades de permanencia y de movimiento. Es decir que a diferencia de las calles en las plazas de la ciudad del cusco todavía se puede conversar y tener actividades de permanencia.

Así que los datos referidos a la libertad evidencian que en la ciudad del Cusco, los espacios públicos no dan la sensación de paz y libertad, especialmente en las calles; aunque en las plazas estén un poco mejor no es lo suficiente para indicar que tenemos calidad de vida, muy por el contrario se evidencia la teoría de Gelh que a menor oportunidad de actividades permanentes o de movimiento menor calidad de vida.

Esclareciendo si los espacios públicos no tienen las características de brindarnos paz, tranquilidad, seguridad y libertad, entonces no son espacios públicos de calidad. Y cuando tenemos sensaciones diferentes a la paz o libertad, activamos nuestro sistema de supervivencia generando hormonas en exceso como el cortisol que son perjudiciales para la salud entre otras consecuencias negativas para la salud.

3.3 Seguridad

Con respecto a la seguridad en las calles de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no se sienten seguros en las calles de nuestra ciudad. Señalan que hay delincuencia, casas por desplomarse, huecos en las calles etc. Al respecto sus respuestas:

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque por los vehículos y de algunas personas sospechosas (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque por la delincuencia y también existen casonas antiguas a punto de desplomarse. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque no, veo peligros. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque poco iluminadas, sucias. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque hay ladrones, y hay perros callejeros. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque la delincuencia y la imprudencia de los conductores. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque hay mucha delincuencia. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque falta el mantenimiento de las calles. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque me da miedo que me roben o me tropieze con algo, o un carro me atropelle porque los carros ya noi respetan. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque son muy inseguras especialmente en las noches. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque uno anda con el temor de ser asaltado y agredido (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque la delincuencia está en aumento. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque no hay seguridad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque tengo mucho miedo, no salgo mucho de mi casa. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

No me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque por la falta de educación vial en las calles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me siento seguro en las calles de la ciudad del Cusco porque no hay mucha delincuencia. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que los habitantes de la ciudad del Cusco no se sienten seguros en las calles de la ciudad del Cusco.

Es decir que las calles de nuestra ciudad no son espacios públicos adecuados para potenciar nuestras capacidades humanas y van en detrimento de nuestra expansión de capacidades y de comunicación en los espacios públicos de nuestra ciudad, haciéndola así también más insegura.

Con respecto a si se siente seguro en las plazas de la ciudad del Cusco los entrevistados no coinciden con las respuestas. Señalan que no hay mantenimiento y en algunos casos hasta objetos punzo cortantes, son inseguras, gente foránea con malos hábitos. Y por otro lado se sienten seguros porque hay vigilantes etc. Al respecto sus respuestas:

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque cuando no hay mucha aglomeración. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque no hay mantenimiento a la infraestructura y en algunos casos hay objetos punzo cortantes. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque no siempre, son pocas veces en temporadas de festivales o fiestas patronales es un caos. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque. Hay delincuencia. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque hay presencia de seguridades que rondan las plazas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque no hay vigilantes que cuiden las lazas, se pueden perder los niños. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque hay gente foránea con malos hábitos y costumbres. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque se encuentran bien terminados. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque son lugares amplios, les falta arreglar pero se puede estar sentado un rato. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque es un lugar que esta resguardado. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque suelen estar muy congestionadas, esta situación es aprovechada por malos hechos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque hay mucha gente y siempre hay delincuentes al acecho de víctimas. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque no hay mucha seguridad. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque cuando salgo, no salgo usualmente sola siempre estoy acompañada. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque por la peatonalización y la presencia de la seguridad ciudadana. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me siento seguro en las plazas de la ciudad del Cusco porque no hay delincuencia. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan una relativa seguridad en las plazas de la ciudad del Cusco. Con respecto a si se siente usted seguro en los mercados de la ciudad del Cusco los entrevistados coincidieron en la afirmación de que no se sienten seguros en los mercados. Señalan que hay mucha delincuencia y desorden, bastantes roedores, son poco saludables, están muy congestionados etc. Aquí las respuestas:

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque cuando hay muchedumbre no. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque hay mucha delincuencia y desorden en los mercados. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque muchas personas juntas y los ladrones a la orden del día. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque no camino con tranquilidad. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque hay bastantes roedores y hay desorden. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque hay mercados que se están cayendo a pedazos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque son poco saludables. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque son muy antiguas y faltan renovar en general. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque los mercados están en malas condiciones. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque es donde más robos ocurren. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque están muy congestionados. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque la delincuencia ha aumentado en la universidad. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque son muy angostas (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque no voy a mercados, y no me pasa nada. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque en cuanto a la salubridad, pero no en cuanto a la seguridad ciudadana. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

No me siento seguro en los mercados de la ciudad del Cusco porque no sabes cómo están preparados los alimentos. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan los mercados no brindan seguridad a sus concurrentes, por lo tanto, estos espacios públicos no son de calidad.

Así que, los datos referidos a seguridad evidencian que en los espacios públicos de la ciudad del Cusco carecen de seguridad, siendo un problema medular en cuanto a la calidad de vida.

Esclareciendo, muchos de los problemas en los espacios públicos de nuestra ciudad se dan por qué no se está planificando en función a la dimensión humana confirmando se así la teoría de Gehl.

3.4 Recreación.

Con respecto a que hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco los entrevistados también hay respuestas diversas. Señalan que no existen bulevares, están malogrados. faltan parques etc. Y los entrevistados que dicen que hay espacios de recreación indican que están en mal estado. Las respuestas son:

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque piensan solo en áreas deportivas, pero no existen bulevares, paseos. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque no hay. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque no importa la recreación. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque si hay, pero están malogrados. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque hay parques, donde hay monumentos o jardines, aunque en mal estado, pero están. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque ya no se puede recrear en esos espacios, el ruido la basura etc. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque se tienen muchos parques. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque faltan parque y partes recreativas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque hay plazas, parques. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

No hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque los que existen son insuficientes. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque existen, pero no lo suficiente. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque, pero muy pocos. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque no lo suficiente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque cerca de mi casa hay varias zonas con juegos. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque se puede apreciar parques y demás zonas de recreación. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco porque ya que en cada lugar que vas siempre hay parques, pero a veces cuentan. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan carecemos de espacios de recreación en nuestra ciudad.

Vale decir que la recreación no esta visibilizada como prioridad en los espacios públicos de la ciudad del Cusco.

Con respecto a la calidad o condición de las plazas y parques los entrevistados indicaron que es regular a malo. Señalan que, falta mantenimiento, mínimo para el medio urbano, falta mantenimiento e implementación de áreas verdes y juegos para niños etc.

Aquí las respuestas:

Las plazas y los parques son regulares porque requieren tratamiento con áreas verdes más que cemento. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las plazas y los parques es malo porque falta mantenimiento de parques. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque son de los pocos lugares en los que puedo sentarme y estar tranquila. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque falta arreglar. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las plazas y los parques son regulares porque muy poca importancia le dan y no hay limpieza. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las plazas y los parques son regulares porque algo es algo, pero es nada. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque se tiene lo mínimo para el medio urbano. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las plazas y los parques son buenos porque son como de piedra. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque les falta mantenimiento e implementación de áreas verdes y juegos para niños. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque requieren de mayor ornamentación. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las plazas y los parques son regulares porque algunos necesitan restauración urgente. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque falta de mantenimiento. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las plazas y los parques son regulares porque no hay muchos juegos ni parques bien implementados. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las plazas y los parques son buenos porque los que conozco son muy lindos no me quejo. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018).

Las plazas y los parques son regulares porque existe descuido por parte de las autoridades (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018).

Las plazas y los parques son regulares porque hay algunos en malas condiciones u otros en buenas que disfrutas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que carecemos de plazas y parques para la recreación de la población, lo que significa que no tenemos espacios públicos de calidad.

Así que los datos referidos a la recreación evidencian que en la ciudad del Cusco carecemos de espacios públicos para recrearnos, debilitando así el bienestar de sus habitantes.

3.5 Salud

Con respecto a que la ciudad del Cusco es un lugar agradable para vivir los entrevistados indican que si es agradable para vivir. Señalan que es una ciudad bella, ambiente es favorable, etc.

Al respecto las respuestas:

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque, pero en zonas fuera del CH (centro historico). (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque en comparación con otras ciudades todavía en un tanto tranquilo. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La ciudad del Cusco no es un lugar agradable para vivir porque ya no me siento cómoda en sus espacios públicos. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque es una ciudad bella. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque es una ciudad que guarda características coloniales. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque al menos no es como Lima aunque ya estamos camino a eso por el aumento de vehículos. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque el ambiente es favorable. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque es la ciudad inmortal y ciudad de los incas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque es un lugar de no mucha tranquilidad, se puede vivir con algunas comodidades a comparación de otras ciudades. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque comparado con otras ciudades es muy tranquila. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La ciudad del Cusco no es un lugar agradable para vivir porque la ciudad est muy “llena” de gente, casas, autos. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La ciudad del Cusco no es un lugar agradable para vivir porque la contaminación ha aumentado. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque donde más irías a vivir si ahí vive tu familia. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque aun es un lugar lindo. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque en comparación con otras ciudades el cusco es más seguro y no tan contaminado. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir porque es un lugar muy agradable y mágico y majestuoso. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que la ciudad del Cusco si es un lugar agradable para vivir.

Es decir que en la ciudad del Cusco en comparación con otras ciudades todavía gozamos de relativa tranquilidad.

Esclareciendo a pesar que se está evidenciando que no tiene espacios públicos de calidad todavía es adecuado para vivir a diferencia de otras ciudades, mantiene cierta

proximidad, el riesgo es que si continúa creciendo el parque automotor y la delincuencia y no se tienen las políticas públicas adecuadas para solucionar estos problemas esta situación puede que cambie en detrimento de la ciudadanía.

Con respecto a las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco le ayudan en su salud una parte de los entrevistados indican que sí. Y señalan que son espacios agradables pero deficientes y la otra parte indican que no señalan ayudan en su salud.

Aquí las respuestas:

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque se entra en tensión y contaminación por los excesivos vehículos motorizados. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque no hay limpieza y no hay mantenimiento. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque me estresan en su mayoría solo disfruto de algunas plazas. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque almenos me distraigo allí. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque te alegran la vida. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque no me generan bienestar. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque aún se tiene algo de aire fresco. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque las basuras no recojena su debido tiempo. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque en las plazas, parques se puede practicar deporte, yo juego futbol. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque por el constante smock, bulla e inseguridad. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque son útiles para mantener y conservar una salud mental y psíquica. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque ahora no, antes si te ayudaba a la salud. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque no hay áreas verdes, todo está contaminado hasta el aire (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco no me ayudan en mi salud porque las calles no hacen eso, no influye. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque en cuanto a los parques y no en cuanto a las calles. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco si me ayudan en mi salud porque son muy saludables. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan que a pesar que son deficientes los espacios públicos ayudan en la salud, los cuales deberían ser mejor gestionados para que sean de calidad, aunque la mayoría indica que no ayuda a su salud.

Así que, los datos referidos a la salud evidencian que en la ciudad del Cusco carecemos de espacios públicos que ayuden a la salud de los ciudadanos confirmando nuevamente la teoría de Gehl, si no tenemos espacios públicos de calidad que inviten a la gente a caminar, no tendremos salud disminuyendo así la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

4. DIMENSIÓN HUMANA.

4.1 Proxémica

Con respecto a si la altura de las casas es adecuada para la ciudad del Cusco los entrevistados indicaron que no son las adecuadas. Señalan que no respetan el reglamento de construcción respecto a la altura y otros indican que no son muy altas.

Al respecto las respuestas:

la altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque no respetan los reglamentos adecuados al centro histórico. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

la altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque en algunos lugares hay casas antiguas muy pequeñas. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

la altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque no me agrada las construcciones muy elevadas y porque va en contra del paisaje natural. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

la altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque no son muy altos. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

(la altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque se pueden caer con un sismo y en algunas zonas hay casonas que son un peligro. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

la altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque no son muy altas las casas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

la altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque las casas deben de ser máximo de cinco pisos. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

la altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque es mucho peligro porque tierra movida. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

la altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque esta prohibido construir edificios muy altos. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

La altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque se esta perdiendo el estilo de construcción de las casas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque quita las características andinas, propias de nuestra región y opaca nuestra arquitectura andina (inca y colonial). (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

La altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque estamos en una zona sísmica. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

La altura de las casas no es adecuada para la ciudad del Cusco porque todos no son iguales son irregulares. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque porque el suelo es peligroso para construcciones muy grandes. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque las casas cuentan con alturas prudentes. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

La altura de las casas si es adecuada para la ciudad del Cusco porque permite los carros grandes. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que la altura de las casas para la mayoría de los entrevistados no es la adecuada, efectivamente muchas veces no se cumple las normas de altura máxima para la construcción, que traen problemas de proxémica, de iluminación y también ponen en riesgo la vida de sus habitantes al estar muy cerca a los postes y muchas veces evitan el tránsito. Es decir, hay construcciones que no ayudan a la seguridad de la ciudad.

Con respecto al tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco los entrevistados señalan que es poco tiempo, de cinco a seis horas y hasta tres horas. Aquí las respuestas:

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es poco tiempo de dos a tres horas. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es poco tiempo porque tengo actividades en casa. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es cinco horas (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es seis horas. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es tres horas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es seis horas al día. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es no más de una hora (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es por lo menos cinco horas. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es calculo cinco horas diarias. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es tres a cuatro horas. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es un mínimo de dos horas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es diez horas (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco todo el día. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es cuatro a cinco horas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es cinco a seis horas. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

El tiempo que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco es ocho horas. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que el estar en las calles es normalmente para circular o desplazarse de un lugar a otro normalmente al trabajo o a estudiar y un poco porcentaje para disfrutar del espacio público.

Con respecto a si vive en la ciudad del Cusco los entrevistados indican que le gusta estar más en su casa y una respondió en la plaza. Aquí sus respuestas:

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en la plaza porque hay un poco de naturaleza. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa. Porque tengo mis quehaceres ahí. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa. Porque esta alejado de la ciudad y puedo estar tranquila. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque por la seguridad. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque me siento mas seguro. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en una oficina porque la mayoría del tiempo estoy trabajando. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en la plaza porque el ambiente, escenarios son lindos. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en la plaza porque la plaza es mas bonito de la ciudad (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en la plaza porque es un lugar abierto al aire libre (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en el parque porque me gusta la vegetacion. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en su casa porque es mas tranquilo y pacifico permanecer ahí. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en el parque porque un poco de ahire. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque no hay mucha bulla. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque me siento cómoda y cuidada (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque encuentro tranquilidad y confort. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

En la ciudad del Cusco me gustaría estar más en mi casa porque es más cómodo (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los espacios públicos son escasos y de mala calidad porque no invita a la gente a usar estos espacios donde la gente debería encontrarse caminar, hacer arte, descansar y otras actividades propias de una ciudad saludable. Vale decir, no ocurre que la gente esté en los espacios públicos porque estos carecen de calidad y no ofrecen vitalidad, seguridad y armonía.

Así que los datos referidos a la proxémica evidencian que en la ciudad del Cusco no brinda las distancias adecuadas para el disfrute de los espacios públicos, por ello es que la gente prefiere estar en sus casas y solo usan los espacios públicos para circular.

Esclareciendo los espacios públicos son usados si estos están hechos a la altura de los ojos dice Gehl para indicar la proxémica humana para una adecuada comunicación, visualización y percepción adecuada de los sonidos, es decir espacios hechos en función de la dimensión humana.

4.2 Caminar

Con respecto a lo saludable de caminar los entrevistados indican que si es saludable caminar. Señalan que ayuda al ritmo cardiaco a despejar la mente y la circulación de la sangre. Aquí las respuestas:

Si es saludable caminar porque la salud integral lo recomienda. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Si es saludable caminar porque ayuda al sistema circulatorio y cardiaco. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ayuda a la circulaciony me ayuda a despejar la mente (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Si es saludable caminar porque el deporte es sano. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si es saludable caminar porque oxigenamos la circulación de la sangre. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Si es saludable caminar porque ayuda a tener buena salud. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Si es saludable caminar porque esta comprobado que caminar es bueno para la salud. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si es saludable caminar porque caminar es muy saludable (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ayuda a circulación de la sangre. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ayuda a la salud. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Si es saludable caminar porque ayuda a mantener y conservar una salud estable. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ayuda a la circulación de la sangre. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Si es saludable caminar porque es bueno para nuestra salud. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si es saludable caminar porque medicamento es bueno y recomendable. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ayuda a las personas a realizar esfuerzo físico. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si es saludable caminar porque ya que te ayuda en la salud y en todo ayuda a quitar el stress. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los ciudadanos están de acuerdo en caminar, están conscientes de que ayuda a la salud.

Con respecto a el tiempo máximo que podría caminar los entrevistados varían sus respuestas que van desde una hora a cinco horas, señalan que el clima, la contaminación, el ruido y otros obstáculos no les permite caminar. Estas son las respuestas:

Podría caminar una hora porque resulta estresante. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Podría caminar doce horas porque a veces ay la necesidad de caminar durante ese tiempo (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Podría caminar una hora porque no tendría opción por algún motivo. Como falta de transporte o ir de compras. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Podría caminar una hora porque la edad no me permite. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Podría caminar cinco horas porque es demasiado cansado y en el Cusco no es adecuado caminar. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Podría caminar dos horas porque el clima no lo permite, la contaminación, el ruido no me lo permitiría más de dos horas. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Podría caminar media hora porque el resto del día estoy sentada por cuestión laboral (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Podría caminar durante toda la mañana. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Podría caminar cuatro horas porque caminar ayuda a la salud. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Podría caminar ocho a nueve horas porque más de eso me canso. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Podría caminar cuatro a cinco horas porque (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Podría caminar cuatro horas porque ya no tengo físico, estoy subido de peso. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Podría caminar todo el tiempo que sea suficiente. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Podría caminar veinte minutos porque me canso muy rapido. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Podría caminar cinco horas porque me gusta caminar y es saludable. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Podría caminar dos horas porque me canso. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que efectivamente la gente esa dispuesta a caminar y no lo hace porque las vías para el peatón no son adecuadas, y hasta corren riesgo al desplazarse a pie.

Con respecto a lo que le impide caminar en la ciudad del Cusco los entrevistados manifiestan que son los vehículos y la inseguridad. Aquí las respuestas:

Camino por necesidad. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

El tráfico vehicular y peatonal. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

El trafico, la inseguridad y porque no es muy agradable. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

La inseguridad, la edad. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Los vehículos, la demanda congestión vehicular. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Las calles en mal estado, la inseguridad. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Las actividades laborales. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

No tienen calles para caminar cómodamente. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

El clima loco, calor, frio, lluvia, la inseguridad. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

El comercio ambulatorio, la congestión de personas, etc. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La sobrepoblación de autos y personas, en especial turistas. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Falta de tiempo. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

El tráfico y no hay muchas áreas verdes. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Las calles son muy angostas y la cantidad de personas es en demasía. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Las veredas las cuales no son seguras para el libre tránsito. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Los carros (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que los vehículos motorizados son el principal problema por lo cual no camina la gente o no desea caminar por las calles, otras de las razones es la calidad de las aceras y la discontinuidad de ellas.

Así que, los datos referidos a caminar evidencian que en la ciudad del Cusco la gente prefiere usar los vehículos motorizados por el peligro que corren al usar los espacios públicos, de ser atropellados, de tropezarse con huecos, de ser mordido por perros, de ser asaltados, y otros. Sin embargo, la gente está dispuesta a caminar si habría espacios públicos adecuados para poder desplazarse.

Esclareciendo una caminata urbana engloba múltiples posibilidades indica Gehl, el recorrido rápido desde un lugar a otro, el paseo lento para disfrutar la vida urbana o un atardecer, el deambular en zigzag de los niños o el circular de los adultos mayores para respirar un poco de aire fresco o realizar alguna diligencia. Caminar es una forma de circular, pero es también el potencial punto de partida para otras actividades. Pero si no se le da espacios públicos de calidad y se prioriza el vehículo motorizado nada de lo indicado se dará por ello que es crucial panificar la ciudad en función de la dimensión humana y ello es lo que le falta a la ciudad del cusco una vez más confirmamos la teoría de Gehl.

4.3 Encuentro

Con respecto a conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco los entrevistados señalaron que no es agradable. Señalan que no me es agradable porque no se puede por lo angosto de las aceras. Aquí las respuestas:

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque con amigos se hace llevadero. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque no son lugares adecuados. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque pocos espacios públicos. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque la inseguridad no lo permite. (Maria Huilca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque en algunas plazas es agradable sentarse y conversar. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque no hay buena conversación con exceso de ruido. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque es muy incomodo. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque si es agradable siempre en cuando haya comodidad. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque las plazas son adecuadas para conversar, es mejor estar al aire libre. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque es agradable mantener una conversación en espacios abiertos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque uno no puede mantener una conversación en lugares congestionados de mucha gente. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque la tranquilidad y la libertad que tienes. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

No me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque hay mucha bulla y no hay lugares adecuados. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque por ejemplo el centro histórico es un lugar bastante bonito y agradable. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque no hay mucha afluencia de personas y se respeta el aforo. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Si me resulta agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco porque te sientes a gusto. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que no es agradable por que los espacios públicos como las aceras no lo permiten. Es decir, los espacios públicos que no inviten a las personas a

detenerse para conversar no es un espacio público de calidad. Por lo tanto, el cusco carece de estos espacios públicos que nos invite a conversar.

Con respecto a encontrarse con la gente y platicar en los espacios públicos de la ciudad del Cusco los entrevistados manifestaron que falta espacios públicos para el encuentro.

Aquí sus respuestas:

Cuando hay congestión no es desagradable, en otros momentos resulta grato. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 2018).

La congestión vehicular, la bulla, la contaminación. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

La falta de espacios. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Las calles en mal estado, la basura, el material de construcción (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

El demasiado ruido, demasiado público, demasiado sol, la mala infraestructura. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

El poco espacio, el trafico, el ruido de todo tipo, ambulantes, parlantes etc. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

La bulla, las personas, el ambiente. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Nos detiene el trabajo y no se puede platicar. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

El trafico exceso de carros, el corto campo que hay en las veredas, el ruido de los vehículos, la basura en las plazas. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Que no siempre me encuentro con gente que conozco en los espacios públicos. (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

La congestión peatonal y vehicular, falta de espacios públicos de calidad y la inseguridad. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Falta de tiempo, mi trabajo no me permite. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Mucha bulla y no hay comodidad para hablar. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

La falta de espacio, el ruido de las calles y la falta de seguridad a ciertas horas. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

La inseguridad que aunque es mínima, preocupa a los transeúntes. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Nada, solo será el tiempo. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018)

Estas respuestas significan que en su mayoría les impide el tráfico del vehículo motorizado que contamina la ciudad y que pone en peligro a los peatones y los espacios públicos de mala calidad.

Con respecto donde le es más agradable encontrarse con los amigos o familiares los entrevistados coincidieron en señalar que en su casa o la plaza. Al respecto las respuestas:

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en la plaza porque el lugar es amplio y existe contacto con la naturaleza. (Bertha Bermudes Zamalloa. de 50 años, 20018).

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque es mas tranquilo y comodo. (Gorki Zegarra Ricalde. de 36 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en la plaza porque lugar conocido y más amable. (Maribet Berrocal Horque. de 29 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque no hay ruido y es mas seguro. (Maria Huillca Huaman Puma. de 58 años, 2018).

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en la plaza porque es un lugar, donde se puede realizar actividades recreativas. (Efrain Quispe Huillcahuaman. de 48 años, 2018).

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en el mol porque es un espacio cerrado, con seguridad, es un buen ambiente. (Abel Quispe Huillcahuaman. de 30 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque es un lugar propio y seguro. (Gloria Sallo Pañihuara. de 36 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en la plaza porque la plaza es mas grande y mas comoda. (Basilio Bustinza Calcina. de 52 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en la plaza porque las áreas verdes alegran mi día, además que son lugares distractores, claro si están en buenas condiciones. (Bautista Rios Huillca. de 19 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares, me es grato el encuentro, no el lugar donde ocurra (Carlos Vergara Beltran. de 29 años, 2018).

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque se evita la congestion de las calles y es un lugar apacible para platicar. (Angela Mendoza Gamarra. de 21 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque la seguridad. (Carlos Alvares Mamani. de 26 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque es adecuado porque no hay bulla y te sientes más tranquilo. (Concepción Arteaga Avaychu. de 25 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque no hay mucho ruido y es mas cómodo, las personas no te empujan. (Annabella Chunga Chacon. de 17 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque es tranquilo y seguro. (Gary Medrano Leva. de 21 años, 2018)

Me es más agradable encontrarme con los amigos o familiares en mi casa porque es más cómodo y más familiar. (Katthenne Sonia Pinares Valderrama. de 20 años, 2018).

Estas respuestas significan no tenemos espacios que inviten a encontrarnos con nuestras amistades o familiares, después de la casa está la plaza que es una buena señal, la plaza de armas al parecer a partir de la peatonalización se ha vuelto un lugar más agradable para el encuentro entre personas. Como lo señalan en las entrevistas.

Así que los datos referidos al encuentro evidencian que en la ciudad del Cusco los espacios públicos no invitan al encuentro entre las personas; los encuentros en el espacio urbano se dan en varios niveles. Puede haber reuniones espontáneas o planeadas, encuentros inesperados, saludos, intercambios verbales y charlas entre conocidos que se cruzaron en una caminata. La gente pide indicaciones para encontrar algo y se les señala cómo llegar. Hay conversaciones entre familiares y amigos que comparten un recorrido por el espacio público. También se registran charlas sobre un banco de plaza, en una parada de autobús, y hasta con el vecino ocasional de uno, si es que la oportunidad aparece u ocurre algo inesperado. Hay situaciones para observar, músicos a los cuales escuchar y grandes espectáculos públicos, tales como desfiles, fiestas callejeras y manifestaciones, de las que se puede ser espectador o participante. Combinadas de diversas maneras, las oportunidades para mirar, oír y hablar son un prerrequisito para la comunicación entre las personas dentro del espacio urbano así confirmamos la teoría de Gehl sobre espacios públicos y la teoría de Habermas sobre comunicación; en nuestra ciudad carecemos de

estos espacios públicos por lo tanto la comunicación intersubjetiva se verá disminuida en calidad y cantidad evitando el espacio para una sociedad democrática y participativa.

CONCLUSIONES

Primero

El espacio público en la ciudad del Cusco es inseguro, insalubre, contaminado y de escasa red peatonal la cual no invita a que sus habitantes usen su espacio público por lo tanto no cuenta con una comunidad cohesionada, una identidad cívica y calidad de vida, a causa de que está mal mantenido y donde el vehículo motorizado tiene la prioridad antes que el peatón, convirtiendo así a la ciudad en un lugar no tan atractivo para vivir y trabajar. Por lo tanto, con esta referencia queda constatado que el espacio público de la ciudad del Cusco, no es de calidad para el peatón, debido a su desarrollo en función del tránsito motorizado.

Segundo

Las características del espacio público en la ciudad del Cusco son, áreas no multifuncionales y hay poca interacción social y manifestación cultural debido a que los espacios públicos de la ciudad del Cusco se encuentran desdeñados, abandonados y en muchos distritos en un estado deplorable, aparte que son angostas y con múltiples obstáculos para el peatón y las sendas casi inexistentes, priorizando el transporte motorizado. Por lo tanto, con esta cita queda constatado que el espacio público de la ciudad del Cusco, no ha sido desarrollado en función de la dimensión humana porque se ha priorizado el transporte motorizado.

Tercero

Los espacios públicos de la ciudad del Cusco se han desarrollado en función del transporte motorizado es decir centrado en dar prioridad a los automóviles en detrimento de las personas, el incremento del tránsito vehicular ha barrido con la vida urbana o ha hecho

que la circulación peatonal se volviera imposible. es decir que los espacios públicos del Cusco no brindan calidad de vida a sus habitantes. Por lo tanto, con esta referencia queda constatado que el espacio público de la ciudad del Cusco fue diseñado en función de dimensiones que no brindan calidad de vida a sus habitantes.

SUGERENCIAS.

Antes de empezar a trabajar para transformar los espacios públicos de la ciudad del Cusco es decir la ciudad, necesitamos ponernos de acuerdo y definir de manera clara la visión que guíe el diseño e implementación de los espacios públicos. es decir, lo primera pregunta que tenemos que responder es ¿Cómo queremos vivir? y una vez que estemos de acuerdo en cómo queremos vivir entonces tendremos idea de qué tipo de ciudad debemos construir. La ciudad debe ser un lugar hecho a medida de quien lo habita. Un lugar que es capaz de responder a las necesidades y los deseos de sus habitantes, otorgando derechos y oportunidades. Ciudades seguras, sanas, sustentables, solidarias y vitales. Por lo tanto, se sugiero que:

- a) El Cusco por ser una ciudad Patrimonio Mundial y fuente de nuestra identidad cultural la preservación del Patrimonio debe de ser una de las prioridades, por lo tanto, tenemos que saber proteger y valorar nuestro legado patrimonial. Tenemos también que saber identificar y proteger los hechos urbanos que tiene un valor histórico.
- b) Por otro lado, con el crecimiento desmedido del parque automotor en la ciudad del Cusco el tráfico automotor cada día es más problemático, en consecuencia, la movilidad sustentable tiene que ser un segundo eje para la planificación de nuestra ciudad. Por lo tanto, tenemos que cambiar el modelo actual de la movilidad urbana que genera problemas de salud y disminuye la calidad de vida. para ello sugiero combatir la progresiva invasión del automóvil y otorgar soluciones más sustentables y amigables para las personas.
- c) La ciudad del Cusco debe ser un espacio de interculturalidad, equidad y respeto a la diversidad, para ello los espacios públicos deben de ser lugares de encuentro entre personas de diferentes estratos socioeconómicos y culturales,

espacios públicos donde apetezca estar en ellos como iguales, en consecuencia, tenemos que asegurar que nuestras ciudades no segreguen ningún grupo o individuo y no mantengan sus recursos fuera del alcance de ninguno de sus residentes. Tenemos que asegurar que la ciudad sea un lugar que propugne la diversidad social y cultural propio de la condición urbana.

- d) El Cusco siempre ha sido una sociedad cosmopolita por lo tanto tiene un tejido social muy particular, por ello el diseño urbano a la escala humana es la mejor entrada para tener una relación intersubjetiva y de acción comunicativa, es decir tenemos que entender y respetar el tejido urbano y sus características morfológicas. Para ello sugerimos prestar especial atención al momento de diseñar los espacios públicos en función a la escala humana.

Bibliografía:

- Bauman, Z. (2003). *Modernidad Líquida*. (F. de C. Economica, Ed.). Buenos Aires.
- Betanzos, J. (1880). *Suma y Narración de los Inkas*. (I. M. G. Hernandez, Ed.). Madrid.
- Borja, J. (2000). Notas sobre ciudad y ciudadanía, (1), 1-6.
- Borja, J. (2003). *La Ciudad Conquistada*. (A. Editorial, Ed.). Madrid.
- Borja, J. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos : Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. (U. de Barcelona, Ed.). Barcelona.
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. (Anagrama, Ed.), Anagrama. Barcelona. Barcelona. [https://doi.org/10.1016/S0014-1801\(97\)00000-0](https://doi.org/10.1016/S0014-1801(97)00000-0)
- Bourdieu, P. (2007). *El Sentido Práctico*. (S. XXI, Ed.). Buenos Aires.
- Capdevielle, J. (2011). El Concepto de Habitus : “ Con Bourdieu y contra Bourdieu”., 31-46.
- Carrión, F. (2005). El Centro Histórico como Proyecto y Objeto de Deseo., XXXI, 89-100.
- Castells, M. (1999). *La Cuestión Urbana*. (siglo X. Editores, Ed.) (Tercera ed). Mexico D. F.
- Castells, M. (2001). La Galaxia Internet.
- Castells, M. (2009). *Comunicación y Poder*. (Alianza, Ed.). Madrid.
- Chiavenato, I. (2007). *Administración de Recursos Humanos*. (McGraw-Hill, Ed.), McGraw-Hill / Interamericana. (octava edi). Mexico D. F. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Chiavenato, I. (2009). *Gestión del Talento Humano*. (McGraw-Hill, Ed.), McGraw-

Hill. Mexico D. F. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Chiavenato, I. (2013). *Introducción a la Teoría General de la Administración*.

(McGraw-HILL, Ed.), *Mc Graw Hill Interamericana*. Mexico D. F. Recuperado a partir de <https://naghelsy.files.wordpress.com/2016/02/introduccion-a-la-teoria-general-de-la-administracion-7ma-edicion-idalberto-chiavenato.pdf>

Choay, F. (2004). El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad. *Lo urbano en 20*

autores contemporáneos, 33, 23-33. Recuperado a partir de

<http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4KelQ8mL->

[WcC&oi=fnd&pg=PT53&dq=+La+era+postciudad+&ots=22Y2idmqPb&sig=Mzv hHz4nEEg6QuSFmKMK6OW0eyU](http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4KelQ8mL-WcC&oi=fnd&pg=PT53&dq=+La+era+postciudad+&ots=22Y2idmqPb&sig=Mzv hHz4nEEg6QuSFmKMK6OW0eyU)

Crayla Alfaro, Ramiro Matos, J. A. B.-C. (2014). *El Urbanismo Inka del Cusco, Nuevas Aportaciones*. (U. R. i V. Municipalidad del Cusco, NMAI-Smithsonian Institution, Ed.). Barcelona.

Cusco, M. del. (s. f.). *Plan Maestro del Centro Historico del Cusco*. (P. R. Ariyinin, Ed.). Cusco.

Cusco, M. P. del. (2013). *Plan de Desarrollo Urbano Cusco al 2023*. (Gobierno Municipal del Cusco, Ed.). Cusco.

Cusco, M. P. del. (2017). *Plan de Desarrollo Metropolitano 2017-2037*. (Municipalidad Provincial del Cusco, Ed.). Cusco.

CUYA, F. D. (2016). *Informe Nacional Habitat III*. (C. y S. I. N. de P.-H. I. Ministerio de Vivienda, Ed.). Lima.

Damasio, A. (2010). *Y El Cerebro Creo Al Hombre*. (E. Destino, Ed.). Barcelona.

- Dawkins, R. (1993). *El Gen Egoísta*. (S. Editores, Ed.). Barcelona.
- Echeverría, R. (2003). *Ontología del Lenguaje*. (L. Edicio, Ed.) (Sexta edic). Santiago de Chile.
- Florez Ochoa, J. A. (2005). *El Centro del Universo Andino*. (M. del Cusco, Ed.). Cusco.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. (Infinito, Ed.). Buenos Aires.
- Giddens, A. (1991). *Sociología*. (A. Editorial, Ed.). Madrid.
- González, L. M. C. (2003). *Gestión pública*. (Naciones Unidas/CEPAL, Ed.). Santiago de Chile.
- González, G., & Elvira, D. (2004). Reseñas de «Razón y espacio público. Arendt, Habermas y Rawls» de Alejandro Sahuí. *Signos filosóficos*, VI, 10.
- Habermas, J. (1989). *El discurso filosófico de la modernidad*. (Taurus, Ed.). Madrid.
- Habermas, J. (1993). *Passado como futuro*. (T. Brasileiro, Ed.). Rio de Janeiro.
- Habermas, J. (1999). *Teoria de la Accion Comunicativa, I*. (Taurus, Ed.). Madrid.
- Habermas, J. (2005). *Facticidad y Validez (ES) PART 1*. (E. Trotta, Ed.) (Cuarta edi). Madrid.
- Hall, E. T. (1972). *Dimensión oculta* (primera ed). Buenos Aires.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX* (Ediciones). Barcelona.
- Harris, M. (1990). *Antropología Cultural*. (A. Editorial, Ed.). Madrid.
- Harris, M. (1994). *Nuestra especie*. (A. Editorial, Ed.), *Nuestra especie*. Madrid.
- Harvey, D. (1998). *la condición de la posmodernidad*. (Amorrortu, Ed.). Buenos Aires.

- Jacobs, J. (2012). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. (Entrelineas, Ed.), *Entrelineas* (Vol. 3^a). Madrid.
- Jose Tamayo Herrera. (2010). *Historia regional del Cuzco republicano*. (J. A. Tamayo Herrera, Ed.) (Tercera). Lima.
- Kandel, E. R. (2001). *Principios de neurociencia*. (McGraw-Hill, Ed.) (4ta edicio). Barcelona.
- Keane, J. (1997). Transformaciones estructurales de la esfera pública. *Estudios sociológicos*, 15(43), 47-77. <https://doi.org/10.2307/40420444>
- Kuri, P. R. (2014). Revista del centro de investigaciones interdisciplinarias en ciencias y humanidades universidad nacional autónoma de méxico. *REVISTA DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES INTERDISCIPLINARIAS EN CIENCIAS Y HUMANIDADES UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO*, 2, 264.
- Lacadena Calero, J.-R. (2010). El premio Nobel 2009 en Fisiología o Medicina: Telómeros y telomerasa: de la investigación citogenética básica a la aplicación clínica. *Real Academia Nacional de Farmacia*, 76(1), 87-104. Recuperado a partir de <http://analesranf.com/ranf/index.php/aranf/article/viewFile/1078/1083>
- Lluis Martinez Sistacg, (ED.). (2014). *La Pastoral de las Grandes Ciudades*. (PPC, Ed.). Barcelona. Recuperado a partir de http://www.cerpe.org.ve/tl_files/Cerpe/contenido/documentos/Pastoral - General/Formacion Pastoral/Insumos Modulo 2 - Itine%252
- Lopez Moreno, E. (2014). *Construccion de ciudades mas equitativas: politicas publicas para la inclusion en America Latina*.
- Marín, J. J. (2010). El espacio de lo político en Habermas. Alcances y límites de las

- nociones de esfera pública y política deliberativa. *Manizales*, 7(1), 55-73.
- Recuperado a partir de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3360748.pdf>
- Medina, S. (2012). *La Importancia De Reduccion Del Uso Del Automovil En Mexico*. (I. México., Ed.). Mexico D. F.
- Metropolis. asociacion mundial de las grandes metrópolis. (2017). *METROPOLIS Plan de Accion 2018-2020*. (M. asociacion mundial de las grandes Metrópolis, Ed.). Barcelona.
- MINURVI, C. O.-H. (2016). *Plan de Acción Regional para la implementacion de la Nueva Agenda Urbana en America Latina y el Caribe 2016-2036*. (C. O.-H. MINURVI, Ed.). Naciones Unidas, Santiago.
- MINVU, PNUD, G. (2017). *La dimensión humana en el espacio público*. (G. MINVU, PNUD, Ed.). Santiago de Chile.
- Montero, L. (2017). *Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y el Caribe*. (C. E. para A. L. y el C. (CEPAL), Ed.). santiago.
- Naciones Unidas/CEPAL. (2016). Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. *Publicación de las Naciones Unidas, Mayo*, 50. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Navarro Halanocca, R. (2006). *La Relacion Tradicion-Modernidad y su Incidencia en la Proteccion y Conservacion del Centro Historico de la Ciudad de Cusco, retrospectiva (Tesis de Maestria)*. (Universidad Nacional de Ingenieria, Ed.).
- ONU-Habitat. (2014). *Planeamiento Urbano Para Autoridades Locales*. (S. ONU-Habitat, Ed.), *Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos*. Bogota.

ONU-Habitat. (2016). *Índice de prosperidad urbana en la República Mexicana*. (C. P. I. y O. Habitat, Ed.). Ciudad de Mexico.

ONU-HABITAT. (2012). *Estado de las ciudades de America Latina y el Caribe 2012*. (C. O.-H. MINURVI, Ed.). Brasil.

Pausanias. (1994). *Descripcion de Grecia*. (Gredos, Ed.). Madrid.

Saneamiento, M. de V. C. y. (2017). *Mejora de la Gestión Urbana y Territorial*. (D. G. de P. y P. de V. y U. – DGPPVU, Ed.). Lima.

United-Nations. (2015). *World Urbanization Prospects*. (U. Nations, Ed.). New York.

ANEXOS

ASPECTOS GENERALES DE LA CIUDAD DEL CUSCO.

1. Ubicación y delimitación.

La ciudad del Cusco, pertenece al departamento del Cusco, y esta ubicada entre las coordenadas 12°71'11" de latitud sur y 72°00'49" de longitud oeste a partir del meridiano de Greenwich. limita por el Norte con las provincias de Calca y Urubamba, por el Sur con la provincia de Paruro, por el Este con la provincia de Quispicanchi, y por el Oeste con la provincia de Anta que son provincias donde tendencialmente crece la ciudad, siguiendo la geomorfología conformada por el Rio Huatanay y sus tributarios; pero para fines de nuestro estudio la ciudad del Cusco esta comprendida desde el Arco de Tica-Tica hasta Cajona Huaylla, es decir no se considera el distrito de Poroy, Ccorca y Saylla, es decir está considerada la zona urbana de los distritos de Santiago, Cusco, Wánchaq, San Sebastián y San Jerónimo.

Tabla 1. Distritos, área y población de la ciudad del Cusco.

Distrito	Área KM2	población censo 2007
Cusco	57.83	108,798
Santiago	23.49	83,721
Wánchaq	4.76	59,134
San Jerónimo	50.94	31,687
San Sebastián	53.62	74,712
Total	190.64	358,052

Fuente: INEI

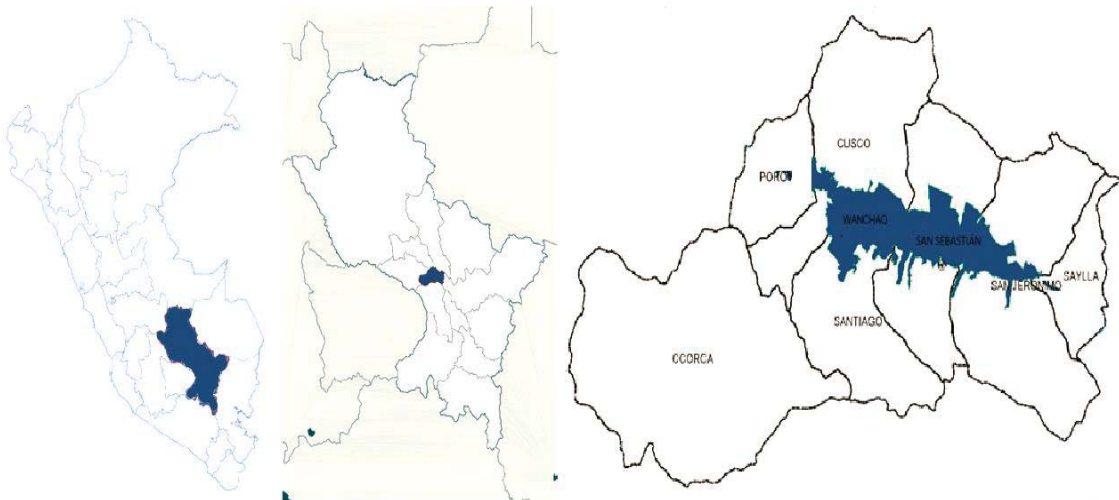
a) Altitud.

La ciudad del Cusco se ubica en un valle interandino, entre los 3,700 m.s.n.m. (sector del Arco de Tica-Tica) y los 3,244 m.s.n.m (distrito San Jerónimo)

b) Superficie.

Tiene una superficie de 190.64 Km². y cuenta con 5 distritos. El distrito de mayor extensión es el distritos de Cusco, con 11 622 Ha. y San Jerónimo con 10 334 Ha., los distritos con menor extensiones es San Sebastián con 8 944 Ha., y Wanchaq con 639 Ha. (M. P. del Cusco, 2013)

Mapa I: Ubicación de la Ciudad del Cusco



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Figura 1: Ciudad del Cusco



Fuente: elaboración Propia

Figura 2: Ciudad del Cusco



Fuente: GeoSINIA

2. Reseña Histórica y Actualidad.

a) Período prehispánico.

La información que se tiene para la ciudad del Cusco y para el valle en que se asienta proviene principalmente de dos tipos de fuentes: la histórica, que basa sus estudios en datos escritos que proporcionan las crónicas y documentos, y la arqueológica, que se apoya principalmente en el registro e interpretación de evidencias físicas, sean estas a nivel de superficie o halladas en trabajos de excavación. Ambos tipos de fuentes son de vital importancia para el conocimiento del pasado del Cusco y deben ser manejadas con mucho rigor científico porque sólo de esta manera la información que brindan nos será útil. Cabe aclarar, asimismo, que muchas veces ambos tipos de fuentes se complementan.

Los estudios arqueológicos sobre el pre-cerámico en el Cusco se hallan a nivel de hipótesis porque se ha manejado únicamente el método de datación relativo-comparativo, calculándose en 5000 años a.C. la edad de los hallazgos más antiguos. Se han reconocido algunos abrigos rocosos, todos en su mayoría fuera del valle del Cusco (entendemos por valle del Cusco el espacio bañado por el Huatanay y sus tributarios hasta la cuenca de la laguna de Huacarpay). Entre los más cercanos de estos abrigos o cuevas se puede mencionar las del hombre de Qorqa (en Qorqa), del hombre de Chawaytiri (entre Písac y Paucartambo) y Canchis. Las evidencias encontradas son pinturas murales, puntas de proyectil de cuarzo, obsidiana y sílex (Barreda: 1995). A nivel de hipótesis no se descarta la posibilidad de asentamientos de este tipo en el valle del Cusco, reconociendo que es un valle que mostró óptimas posibilidades para la presencia de grupos humanos. En todo caso se hace difícil encontrar las evidencias que sostengan esta hipótesis principalmente por la falta de excavaciones y por las posteriores ocupaciones que se dieron en el valle.

Durante el período Formativo u Horizonte Temprano en el valle del Cusco se desarrolla Marcavalle, descubierto por Manuel Chávez Ballón en 1953. Esta cultura ha sido estudiada también por Karen Mohr Chávez (1980), quien ha hecho dataciones con muestras de carbono 14 que dieron una edad de 1000 años a.C. Esto significa que Marcavalle sería la ocupación más antigua que se conoce en el valle del Cusco.

Marcavalle se halla en la parte norte del valle del Cusco a 3,314 m.s.n.m., fuera de los límites del Centro Histórico, en el lugar que ahora se conoce con ese nombre al final de la Avenida de la Cultura. Así, pues, los Marcavalle se asentaron al lado derecho del río Cachimayo, muy cerca del centro poblado de San Sebastián. Además de las evidencias de cerámica y otras, se ha hallado grandes basurales que indican un poblamiento denso de grupos sedentarios. Se descubrieron, asimismo, restos de arquitectura en adobe, pero su evidencia es muy débil (Mohr Chávez: 1980-1981)

Durante el Formativo se desarrolla también el sitio de Chanapata, descubierto en 1941 por Jonh H Rowe. Se localiza en la colina de Carmenca, en el actual barrio de Santa Ana, cerca de la actual delimitación del Centro Histórico. Se hallaron fragmentos de cerámica que al parecer pertenecieron a un periodo posterior a Marcavalle, con una edad de 700 años a.C.

Se reconoció también evidencias de estructuras arquitectónicas consistentes en apariencia en terrazas de contención hechas de piedra y mortero de barro. Asociados a esas estructuras se hallaron algunos contextos funerarios.

En el cerro Muyu Urqo, ubicado al sur de la ciudad del Cusco, Julinho Zapata identificó un juego de plataformas artificiales concéntricas de estructura tronco cónica que llega a la cima y aumenta el impacto visual de la arquitectura. En muchos casos contiene conjuntos funerarios y pozos rectangulares de ofrendas. Los muros de las terrazas fueron

construidos con alineamientos de cantos rodados y roca canteada de arenisca de regular tamaño.

Un hallazgo relevante es la presencia, en la cima del cerro convertida en una plataforma, de un templo hundido rectangular, que es la primera evidencia de arquitectura ceremonial en el Formativo (Zapata 1998: 307-335)

Para el período Intermedio Temprano (400 años a.C. – 500 años d.C.) resulta bastante problemático hacer el seguimiento de la secuencia ocupacional en el valle del Cusco, sobre todo para el área que actualmente ocupa la ciudad.

Las evidencias halladas para este periodo fueron encontradas al extremo sureste del valle, muy cerca a la cuenca de Lucre, donde se identificó en Batan Orqo los estilos Pakallamoqo y Waro (Zapata 1997).

En el otro extremo del valle del Cusco, cerca al lugar conocido actualmente como Wimpillay, Patricia Lyon, J. Rowe y Luis Barreda identificaron en 1973 Qotakalli.

Junto a gran cantidad de fragmentos de cerámica se encontró también evidencias de muros de piedra arenisca unida con mortero de barro. Las dataciones le dan a Qotakalli un fechado de 350 años d. C.

El Horizonte Medio (540 a 900 años d.C), que es un período controlado por dos importantes estados, el Huari y el Tiahunaco, influyó también en el valle del Cusco. Los sitios Huari más importantes son Pikillaqta y Choquepuquio, en la cuenca de Lucre. Los estudios dirigidos por Gordon McEwan en Pikillacta aclaran la función del establecimiento y la naturaleza socio-política de su ocupación.

Tras el derrumbe Huari, en la cabecera del valle del Cusco surgió, hacia el año 1200, un señorío que en un comienzo convivió y rivalizó con varios otros casi iguales en poderío

y que luego fue fortaleciéndose poco a poco hasta resultar dominante primero en todo el valle y luego en toda la región cusqueña. Se trata precisamente de ese grupo humano que era portador de la cerámica que los arqueólogos han bautizado como Killke y que tomó el nombre de Incas.

Antes de pasar a ocuparse de Killke es necesario, sin embargo, señalar que en este caso la información arqueológica pareciera entrar en contradicción con la evidencia histórica. Como manifiesta Ducio Bonavia al respecto, mientras que la arqueología muestra a los Incas como un grupo local que se desarrolla paulatinamente, la historia habla de legendarios grupos que de fuera vienen a asentarse en el Cusco.

Los primeros hallazgos de cerámica Killke los realizó John Rowe excavando en 1941 en un canchón del convento de Santo Domingo. Posteriormente, al encontrar más cerámica de este tipo en un cerro cercano a la ciudad, Rowe la bautizó con el nombre del mismo como Killke. Según Edward B. Dwyer la cerámica Killke se encuentra en el valle del Cusco, en una parte de la pampa de Anta y en el valle de Urubamba, desde Ollantaytambo hasta Písac.

En cuanto a la arquitectura Killke, los yacimientos más grandes Rowe los identificó en los sitios de Qencha-qencha, en el valle del Cusco, y de Pucara Pantilliclla, cerca de Písac. Se trata de construcciones con piedras de campo, sin trabajar, unidas con argamasa de barro. Entre los recintos, predominan los redondos u ovals que han sido llamados por los especialistas chullpas y que al parecer fueron fortificaciones. Hay además unos pequeños edificios rectangulares que a veces están solos y a veces agrupados. En el Centro Histórico se ha identificado también algunas estructuras arquitectónicas. Así, en trabajos de excavación realizados cerca del Coricancha José Gonzales (1981:37-45) identificó tres tipos de muros Killke.

Apoyándonos en la información histórica, hemos dicho ya que probablemente en el siglo XIII los Incas eran un grupo tribal que ocupaba la cuenca del Cusco y convivía con otros grupos. En el siglo XIV fue adquiriendo el carácter de señorío y empezó a dominar a sus vecinos. Es recién a partir del siglo XV cuando debieron lograr una organización estatal (Bonavia 1991).

Es difícil fijar fechas exactas para este proceso, pero en términos generales se acepta el planteamiento de Rowe de que el Estado inca fue fundado hacia el año 1200 de nuestra era. Rowe, asimismo, ha propuesto el año 1438 como fecha aproximada de la coronación de Pachacútec de modo que entre 1200 y 1438 habría sido el período de establecimiento gradual de la hegemonía incaica (Bonavia 1991) y a partir de este último año habría comenzado la gran expansión del imperio del Tahuantinsuyo.

A Pachacútec la mayoría de cronistas le atribuyen, por otra parte, la reconstrucción de la ciudad del Cusco, trabajos de gran escala que, sin embargo, borraron gran parte de la evidencia arqueológica sobre las ocupaciones anteriores de la ciudad.

La ciudad construida por Pachacútec, que responde a una planificación y un cuidadoso diseño urbano, estuvo conformada por un centro político-administrativo y religioso, áreas o espacios libres agrícolas y barrios periféricos. El área que corresponde al centro histórico abarca lo que fue el centro político administrativo y religioso, parte del espacio agrícola, así como algunos barrios periféricos.

Aún en la actualidad se puede reconocer la trama urbana o estructura física de la ciudad inca del Cusco. Se trata de un tejido urbano de trazo irregular, donde los cuatro caminos principales a los cuatro suyos determinan la red viaria.

Los ríos que atraviesan la ciudad a la vez determinan áreas homogéneas. Es posible visualizar, asimismo, las calles y elementos urbanísticos y arquitectónicos importantes

(plazas o espacios abiertos delimitados por diversas estructuras, canchas, andenes, afloramientos rocosos, cauces de ríos y otros).

Para comprender de manera cabal la concepción del Cusco incaico es necesario abarcar con la mirada el conjunto. Vemos así que son tres las quebradas que determinan el plan urbano de la ciudad: la quebrada del río Chunchulmayo, la del río Saphy y la del Choquechaca o Tullumayo. Un papel importante en la conformación de la morfología urbana lo juegan además las laderas y partes altas, en las que estaban distribuidos los barrios periféricos (Chávez 1970: 1-14). Este contexto rodeaba un importante sector central, considerado el núcleo de toda la estructura urbano-espacial.

Dicho sector se divide a su vez en dos partes. La primera, delimitada por los ríos Saphy y Choquechaca, tiene la forma de puma agazapado, tal como lo señalan muchos estudios sobre este tema. El trazado irregular y a veces caprichoso de las principales estructuras físicas, la adaptación a la topografía, la integración de los cursos de agua al planeamiento de la ciudad, tienen la finalidad de acentuar la forma simbólica de este sector.

La segunda parte estaba delimitada por los ríos Saphy y Chunchulmayo. Aquí la topografía es de menor pendiente y por eso el lugar, destinado a uso agrícola, cumple la función de encarnar la imagen del poderío económico de los Incas. El espacio, para subrayar la función que cumple, es cuidadosamente tratado con terrazas de cultivo y es atravesado al mismo tiempo por algunos de los caminos que comunicaban con los barrios periféricos y que conducían a otras regiones más alejadas del Tahuantinsuyo. La traza de este sector no rompía en ningún momento la forma de puma, sino que por el contrario la hacía más resaltante pues la ciudad simulaba un felino emplazado en un área verde. Ambos espacios no estaban desligados a pesar de mostrar características diferentes. Era la gran plaza la que jugaba un papel integrador (Paredes 2001).

La ciudad del Cusco es pues una de las más claras expresiones del altísimo grado que alcanzó el urbanismo incaico, cuyos rasgos más saltantes fueron, entre otros, una construcción planificada de los centros urbanos y una extraordinaria adecuación de la arquitectura al paisaje de modo tal que arquitectura y paisaje terminaban potenciándose mutuamente.

b) Época colonial

La llegada de los españoles al Cusco, se produjo en 1533. Poco tiempo después se procedió al reparto de solares, y se usó, tanto el sector el núcleo central entre los ríos Saphy y Tullumayo como las partes de las zonas de cultivo al lado oeste de la ciudad.

En cuanto a la arquitectura este choque entre dos mundos se expresó con la construcción de casonas con patrones europeos, se transformaron los techos de paja por los de teja, se usaron los muros perimetrales de las canchas incas, los templos e iglesias se superpusieron sobre antiguos e importantes templos o palacios Inkas el ejemplo más claro es el templo de Santo Domingo sobre el templo del sol Coricancha.

La ciudad adquirió una característica muy singular por la combinación de estas dos arquitecturas la Española sobre la Inka y lo que la distingue en forma muy particular de otros centros históricos. En esta mezcla resaltan también los muros de transición, es decir paramentos que parecen incaicos, con técnicas de labrado y encaje de la piedra prehispánicas, pero que fueron levantados en tiempos de los españoles, no muestran por ejemplo el talud de inclinación, muros como el de la calle siete culebras o el de la Municipalidad son claras expresiones de esta arquitectura inca colonial.

En cuanto al trazado urbano, en pocas ocasiones son coincidentes las manzanas coloniales con las canchas incaicas lo que más sucedió es que una manzana agrupó varias canchas

incaicas y de esta manera desaparecieron las estrechas calles entre cancha y cancha, habiendo también

muchos otros espacios conservados hasta hoy.

En esta época se registra también la creación de las parroquias de indios que albergaría a la población expulsada de la nueva ciudad colonial, como son las parroquias de San Cristóbal, Santa Ana, San Blas creadas entre 1559 y 1562 (De Azevedo:1982 47) en los antiguos barrios incas de Carmenca, Tococachi y Colcampata. (De Azevedo:1982 48)

La ciudad colonial se caracterizó por la segregación de los conquistadores europeos y criollos que ocupaban el centro, y los arrabales ocupado por los indios. Este hecho se tangibilizó con el paso de los años con la construcción de arcos que definían claramente esta definición entre el Cusco criollo y el indígena.

El terremoto de 1650 deja en ruinas la ciudad colonial sus iglesias como la compañía, la Merced, Santa Catalina se destruyeron y muchos otros quedaron seriamente dañados. Tras este movimiento se reconstruye el Cusco, desde 1650 a 1700, y se le da una nueva imagen urbana que es la que en la actualidad aún conserva, es pues un conjunto muy valioso cuyo componente principal son los edificios religiosos y una imponente arquitectura civil, con casonas de gran calidad.

c) Época Republicana

Un contraste para Cusco, la República se caracteriza por la declinación y estancamiento progresivo de la sierra sur del Perú, según Arguedas la ciudad del Cusco no recibió ningún beneficio real durante el primer siglo de la república. Anota el mismo Arguedas como una ciudad estancada, postergada y con un gobierno que favorecía notablemente a la costa. (José María Arguedas 1981: 458)

La misma impresión recogen los viajeros de esa época como Clements Markham 1856, George Squier 1863 notando también la disminución de la población.

A partir de comienzos del siglo XX se crearon en Cusco algunas fábricas de productos alimenticios, cervecerías entre otras y modernizados algunos ingenios de azúcar aunque el desarrollo de la región continuó limitado en su estructura agraria.

Los comercios y las economías eran controlados por casas comerciales extranjeras exportando lana, coca pieles. etc.

Durante el Siglo XIX la aristocracia fue reemplazada por la burguesía como clase residente predominante en el Centro Histórico, para ser luego reemplazada por una población de bajos ingresos durante ese mismo siglo. (Hardoy y Dos Santos 1983:45)

La producción arquitectónica está presente manifestándose en más de los casos con únicamente elementos decorativos como puertas, balcones, cornisas, como una corriente “de renovación” que se manifestó y que simplificaba el motivo de rechazo a lo colonial y un deseo de renovación y modernización. La variación principal se manifiesta en los gustos decorativos (Paliza 1995:107)

En la época de los 40 se nota una expansión del Cusco. Se realizan obras nuevas de carácter vial, ensanche y pavimentación de calles. Se hizo trabajos de saneamiento. La canalización y recubrimiento del Huatanay en tramos aún no trabajados como Saphi, Puente del Rosario, Tullumayo. Se transformaron algunas manzanas para conectar Choquechaca con Tullumayo.

Entre las obras viales están la apertura de la avenida Almudena, ensanche de calles como

Arcopata. Muchas calles fueron pavimentadas y mejoradas sustituyendo el empedrado por pavimento y también en muchos casos se suprimieron gradas de algunas cuestras como San Blas, Santa Ana.

En esta época se destruyó el cuadro o casa de la moneda.

d) Época contemporánea

Esta época empieza con el terremoto del 21 de mayo de 1950 por haber dado lugar a nuevas obras en la ciudad del Cusco con proyección departamental. El periodo de gobierno dictatorial del Gral.

Juan Velasco Alvarado a partir del 3 de octubre de 1968 se caracteriza por haber facilitado la inmigración y la expansión urbana incontrolada.

Según el plano de la Misión Kubler (1953), la extensión de la ciudad del Cusco a inicios de esta época era de 263 Has. El proceso de urbanización permite en parte, la descongestión del Centro Histórico y acoge a los inmigrantes que llegan al Cusco en busca de trabajo y servicios educativos.

Durante esta etapa, la ciudad se expande hacia el sudeste porque los hacendados aceptan la venta de los terrenos de cultivo para ser urbanizados, y en otros casos para ser destinados a obras públicas. El Centro Histórico continúa siendo zona de comercio, vivienda, administración pública, y de colegios secundarios, además, convergen las principales calles que se comunican con la zona periférica. La ciudad presenta ensanchamientos y apertura de calles, con edificios modernos y con playas de estacionamiento para vehículos.

A consecuencia del terremoto de 1950 se elaboró la Propuesta del Plan Piloto para el desarrollo de la futura ciudad del Cusco, que incluyendo la conservación del Centro

Histórico, plantea la integración de los poblados de San Sebastián y San Jerónimo mediante una avenida periférica.(M. del Cusco, s. f.)

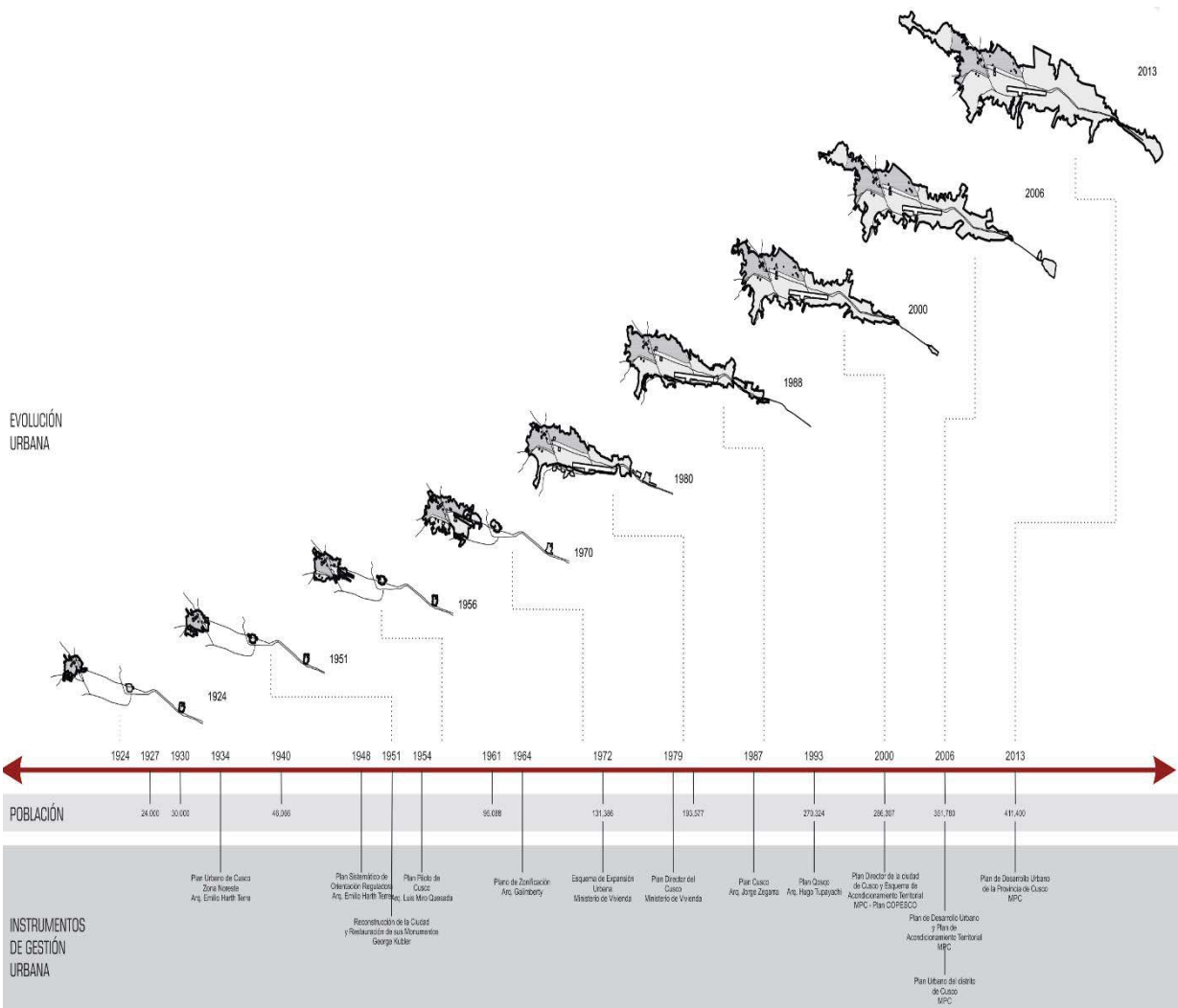
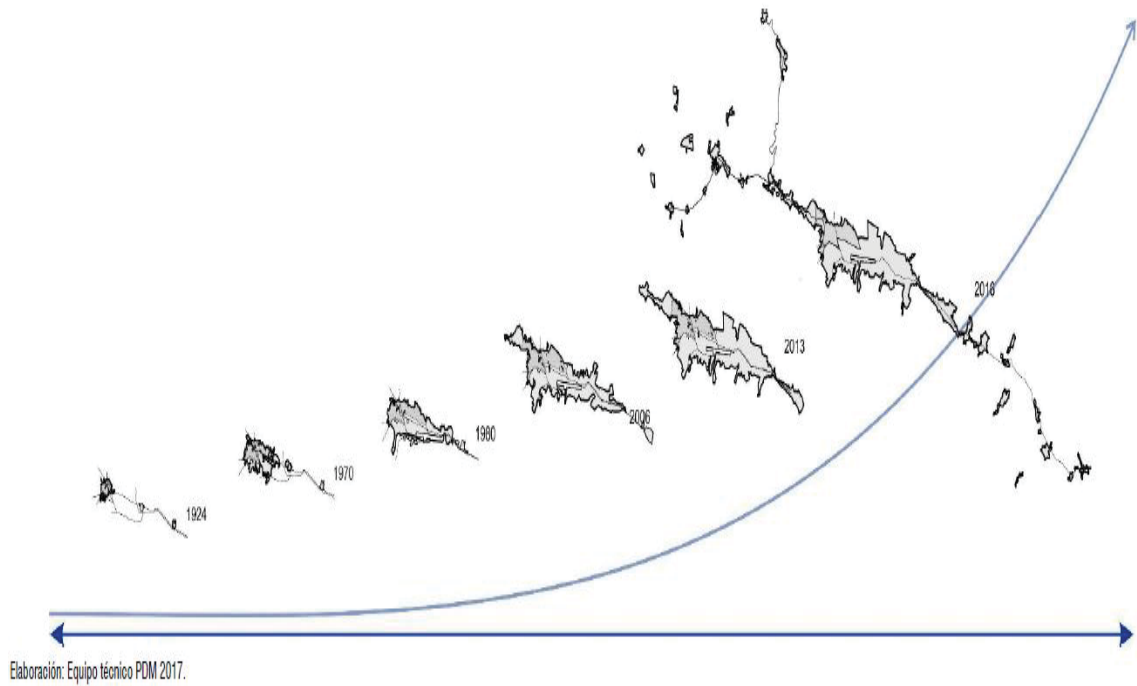
3. EVOLUCIÓN URBANA

La prospectiva estratégica busca anticipar las evoluciones del territorio para actuar dando forma al futuro deseado (Dossier Prospective DATAR, 1994). En ese sentido, es importante realizar un análisis de los principales factores de cambio en la ciudad antes de la explosión demográfica que generó el sismo de 1950, pues entre los años 1951 y 1973 se fomentó por parte del estado la reconstrucción de la ciudad y los edificios con la concesión de créditos. Como consecuencia de esta política se inicia un acelerado proceso de crecimiento, principalmente en dirección sureste.

Posteriormente, la necesidad de nuevo equipamiento acorde a las exigencias del crecimiento demográfico, condicionaría la ocupación de nuevas zonas para la urbanización. “Las avenidas de la Cultura y Manco Cápac, paralelas a su pista son los vectores de esta expansión. La transferencia de la Universidad y, más tarde, la construcción del Hospital Regional, pueblan la avenida de la Cultura, que ve surgir a su orilla unidades vecinales y urbanizaciones” (Azevedo, 1982; 81).

Este proceso continuo de expansión ha propiciado que en el transcurso de pocas décadas, se manifieste la conurbación de los centros poblados de siete de los ocho distritos de la provincia del Cusco, fenómeno que hoy en día se observa también con distritos de provincias aledañas, tal es el caso de Saylla y Oropesa hacia el este o Poroy y Cachimayo hacia el oeste; lo que lleva a vislumbrar que el mencionado fenómeno seguiría el mismo proceso, generando un continuo urbano entre la actual ciudad de Cusco y los centros poblados de las provincias aledañas, proceso que debe ser previsto para incentivar la correcta y respetuosa ocupación del territorio. (M. P. del Cusco, 2017)

Evolución urbana de la ciudad de Cusco



EVOLUCIÓN URBANA DEL CUSCO

Figura 9a: Crecimiento urbano del Cusco entre los siglos XVI y XVII (Dibujo Municipalidad Cusco).

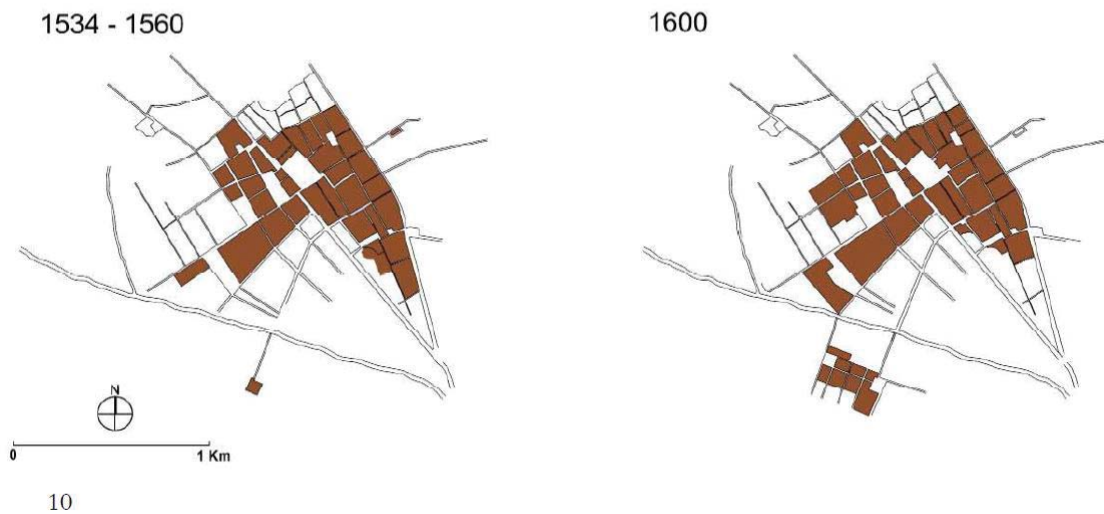
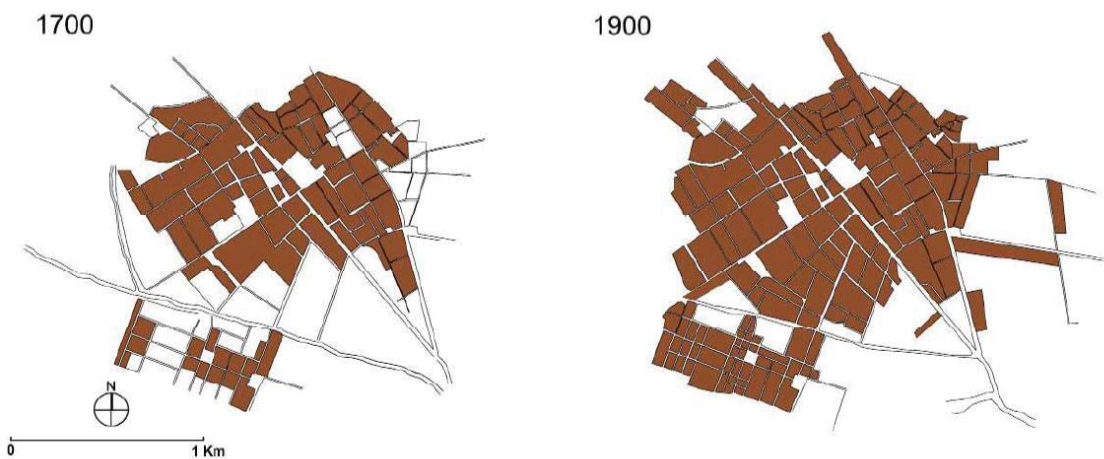
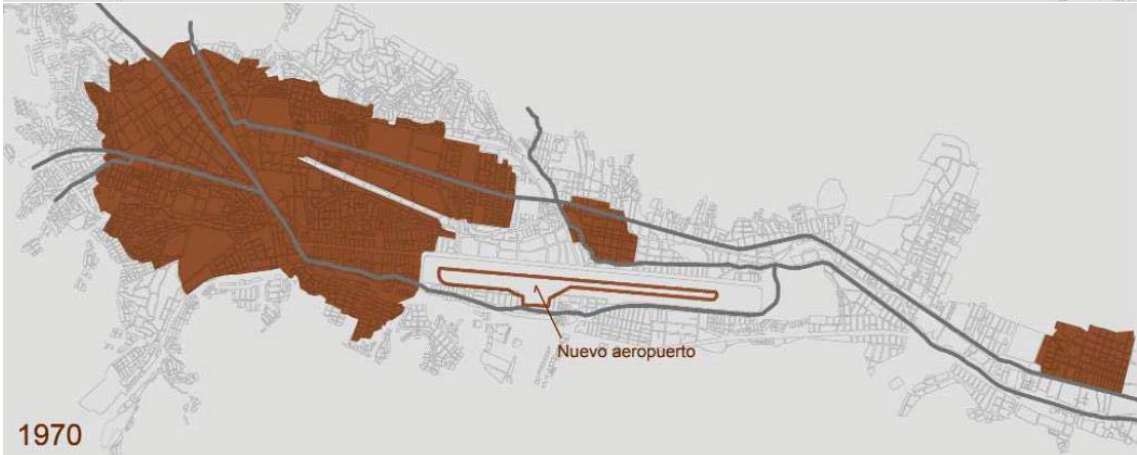
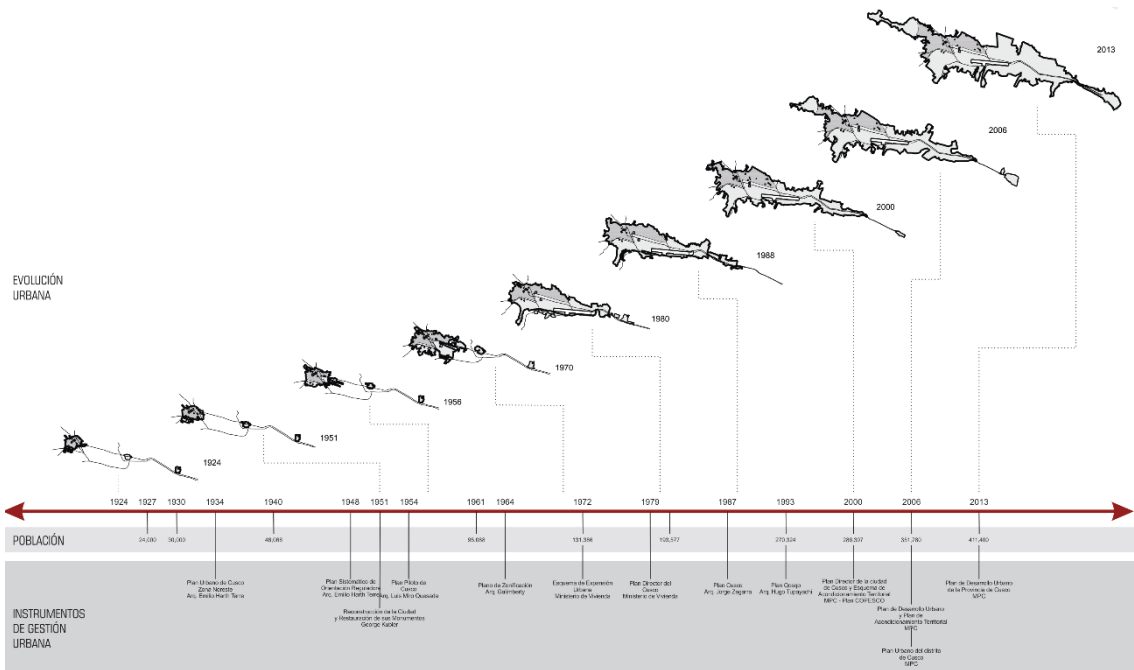


Fig.9b: Evolución urbana del Cusco entre los siglos XVIII y XX (Dibujo Municipalidad Cusco).







**INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EN LA PROVINCIA Y DISTRITO DE
CUSCO**

N°	Descripción	Responsable	Año	Propuesta
1	Plan Urbano	Arq. Emilio Harth Terré	1934	Planifica la Ciudad de Cusco en la Zona Nor Este.
2	Plan Sistemático de Orientación Reguladora	Arq. Emilio Harth Terré	1948	Se dio recomendaciones sobre el ordenamiento urbano del Cusco, a raíz del sismo de mayo del año 1950, se inicia una serie de estudios y la constitución de la Oficina Técnica Permanente de Reconstrucción del Cusco, elaborándose un Catastro, instrumento que dio una idea clara de las condiciones de edificación – Corporación de Reconstrucción y Fomento post sismo, 1950 (RIF).
3	Plan Kubler	George Kubler	1951	Restauración de monumentos, delimitación del Centro Histórico como Zona Intangible con características de orden histórico y urbanístico; proponiendo una zonificación orientada a la conservación de la ciudad y prevención de áreas para la expansión. La deficiencia de este Plan radica en el planteamiento de soluciones específicas para cada una de las áreas de la Ciudad del Cusco, sea de naturaleza incaica, colonial, moderna, no plantea una solución integral para el conjunto de la Ciudad; como consecuencia se cambiaron las secciones de vías, creando retiros y generando que el tratamiento de fachadas no guardara uniformidad con el perfil de las calles, modificando así la estructura de algunos ambientes urbanos del Centro Histórico.
4	Plan Piloto del Cusco	Arq. Luis Miro Quesada G.	1954	Concepción de una vía periférica y de Evitamiento que enlazaría las tres vías principales, el Plan no se llevó a cabo y de aplicarse hubiera tenido resultados negativos por que implicaba la apertura y ensanche de vías y por lo tanto la demolición de

				<p>construcciones de valor testimonial. Otro desacierto constituía la propuesta de construcción del Centro Cívico Administrativo (41,500 m²) en pleno Centro de la Ciudad, pretendiendo modificar su estructura urbana.</p>
5	Plano de Zonificación	Arq. César Galimberti Olazo	1964	<p>Como aporte contempló la tendencia de expansión de la Ciudad hacia el Sur – Este y la proporción de una estructura vial concordante con la configuración del Valle del Cusco, sin embargo su ejecución fue parcial. Este plano sirvió también para la tramitación de expedientes urbanos y para la elaboración de proyectos de pavimentación.</p>
6	Esquema de Expansión Urbana	Ministerio de Vivienda	1972	<p>El Esquema se basa en una zonificación de áreas y en un sistema vial; planteándose 5 zonas con una mayor precisión que en los planes anteriores y con una reglamentación más adecuada para el tratamiento de la ciudad en sus diferentes zonas, dentro de un nuevo concepto de urbanización, fundamentalmente referido a la conservación como Centro Histórico Cultural.</p> <p>El esquema marcó el inicio para el crecimiento longitudinal de la ciudad, permitiendo la ocupación de áreas agrícolas, debido a que no se planteó antes una política de densificación.</p> <p>El documento como orientador y de promoción del Desarrollo Urbano, no cumplió con sus objetivos, por no considerársele como tal por los responsables de su aplicación, dejando sin actualizarlo por largo tiempo y no teniendo la difusión necesaria entre la población.</p>
Nº	Descripción	Responsable	Año	Propuesta
7	Plan Director del Cusco (RS. N° 261- 79- VC-5500 del 22/11/79)	Ministerio de Vivienda	1979	<p>El Plan tiene como objetivo determinar y definir las funciones de la ciudad, dentro de un marco regional, proponer las medidas correctivas necesarias que permitan acondicionar el espacio urbano</p>

				<p>a las funciones de la Ciudad en su región de influencia, y la proposición de políticas, estrategias y acciones necesarias para el desarrollo urbano y la puesta en marcha de los mecanismos para su implementación técnico-legal y administrativa.</p> <p>En el Plan se ha identificado Cárcavas de la Ciudad, se identifica áreas de expansión urbana y asigna usos al área que actualmente ocupa el Aeropuerto del Distrito de Wanchaq.</p> <p>Este Plan ha quedado como un documento limitado a la tramitación de expedientes técnicos, mas no ha cumplido sus objetivos, debido a que no se formularon los instrumentos necesarios para su implementación.</p>
8	Plan Cusco	Municipalidad Provincial del Cusco Arq. Jorge Zegarra	1987	<p>Como Plan Urbano se determina elaborar un Esquema de Estructuración Urbana y Bases para el Planeamiento del Desarrollo Urbano de la Ciudad del Cusco Metropolitano.</p> <p>Para la elaboración del Plan se tomó la iniciativa de participación ciudadana y concertación interinstitucional.</p> <p>Se propone un Plan Vial de secciones, considera la apertura de la Av. Collasuyo y por otro lado se firmó el convenio con el INADUR para el asesoramiento y asistencia técnica.</p>
9	Plan Qosqo (Ordenanza Municipal N° 005-A-MQ/SG-92)	Arq. Hugo Tupayachi	1993	<p>Plantea áreas de expansión urbana a corto, mediano y largo plazo, principalmente en el Distrito de San Jerónimo, San Sebastián, Poroy y Distrito de Santiago.</p> <p>Plantea una vía de articulación en la zona de Alto Qosqo por la Quebrada de Pumamarca; así mismo se propone la construcción de terminales satélites y terminales terrestres.</p> <p>Plantea Equipamiento de Mercados de Abastos en la zona de Suryhuaylla y Campo Ferial de Huancaro.</p> <p>Incorpora áreas urbanas de Santa María, Buena Vista, Huayracpunco, AA.HH. Villa Centenario, el Vallecito, Picchu, Tica Tica, Cruz Verde, Margen Derecha del Río, Huancaro; determina y asigna secciones viales en el Sistema Vial. Plantea la prolongación de la Av.</p>

				Collasuyo con una vía alternativa por la quebrada de Pumamarca.
10	Plan Director de la Ciudad del Cusco y Esquema de Acondicionamiento Territorial	Municipalidad Provincial del Cusco COPESCO	2000	La propuesta consiste en la Reestructuración Funcional de la Ciudad del Cusco y su área de influencia, es decir una Ciudad Polinuclear para lograr la desconcentración del comercio y servicios, distribución racional de infraestructura de servicios sociales y generación de nuevos espacios para el desarrollo de diferentes actividades económicas, formando núcleos urbanos con funciones propias, la propuesta plantea lograr el cambio de modelo uninuclear de la ciudad por otro polinuclear, a fin de mejorar el hábitat con la producción de espacios verdes de encuentro para la recreación apoyando la conservación y recuperación del Medio Ambiente urbano y rural. La propuesta se aplicó parcialmente sobre todo en cuanto a la desconcentración del comercio que permitió un reordenamiento de las actividades económicas.
11	Plan de Desarrollo Urbano y Plan de Acondicionamiento Territorial	Municipalidad Provincial del Cusco	2006	El plan contiene planteamientos y Propuestas que le otorgan un valor añadido como es la flexibilización, simplificación y adecuación de la normativa. Así mismo plantea el (SIU) Sistema de Inversiones Urbanas. El Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad del Cusco del 2006, se complementa con los instrumentos técnicos de planificación como son: El Plan de Acondicionamiento Territorial, Los Planes Específicos, Los Planes Urbanos Distritales y Los instrumentos de gestión que son: El Reglamento del Plan Urbano del Cusco, Zonificación Urbana, Sistema de Inversiones y la Unidad de Gestión Urbana. Se aplicó parcialmente el Plan, debido a la falta de implementación del mismo.

12	Plan Urbano del Distrito de Cusco 2006-2011	Municipalidad Provincial del Cusco	2006	<p>El Plan Urbano Distrital del Cusco fue concebido como un Plan de Mejoramiento Urbano, con el cual se apuntaba principalmente a elevar la calidad de vida de la población residente como proceso de transformación cualitativo y cuantitativo tendiente a superar el deterioro ambiental buscando mejorar las condiciones urbanísticas y de habitabilidad.</p> <p>Dentro de los criterios para la elaboración del Plan de Mejoramiento Urbano, se consideró el desarrollo de los siguientes aspectos:</p> <p>(1) Red de Espacios Urbanos, (2) Retiros de las Edificaciones, (3) Dotación de Estacionamientos, (4) Imagen Urbana, (5) Áreas Públicas aptas para Inversión Privada, (6) Zonificación.</p> <p>Si bien el plan cumple con lo establecido por la normativa de ese entonces, e incluye temas importantes como espacios públicos e imagen urbana, no aborda otros temas significativos en el distrito como son patrimonio cultural, medio ambiente y gestión del riesgo de desastres. Así mismo, no llega a establecerse como un instrumento normativo, por lo que se tiene gran desconocimiento sobre este instrumento de gestión.</p>
13	Plan de Desarrollo Urbano Cusco 2013-2023	Municipalidad Provincial del Cusco	2013	<p>El Plan se elaboró bajo un proceso totalmente participativo de los actores institucionales así como de la sociedad civil. El documento se divide en tres partes fundamentales: la primera contiene el análisis de la situación actual y los procesos que describen la realidad existente y sus tendencias, la segunda parte nos presenta la integración y síntesis de diagnóstico que da pie a la formulación de la visión y lineamientos de desarrollo; y una tercera parte en la que se concretizan las Propuestas de Desarrollo Urbano con enfoque de sostenibilidad, adicionalmente está acompañado de un Reglamento, el Sistema de Inversiones Urbanas y un volumen que contiene planos y anexos con información complementaria.</p>

Fuente (G.M. del Cusco, 2016)

OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Variables	Indicadores	Preguntas
1. ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO	1.1. Aceras	1.1.1. ¿Cómo son las veredas en la ciudad del Cusco?
		1.1.2. ¿Cree que las veredas de la ciudad del Cusco brindan un espacio adecuado para el encuentro entre personas?
		1.1.3. ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las veredas?
		1.1.4. ¿Siente usted que puede transitar con comodidad en las veredas de la ciudad del Cusco?
		1.1.5. ¿Qué tan importante es para usted o los miembros de su familia el uso de las veredas en su vecindario para paseos o como ruta diaria?
	1.2. Discontinuidad de las aceras.	1.2.1. ¿Cree usted que las veredas de la ciudad del Cusco son cómodas para
		1.2.2. ¿Al caminar en las veredas de la ciudad del Cusco encuentra obstáculos?
		1.2.3. ¿Se encuentra con huecos, charcos, vehículos en las veredas de la ciudad del Cusco?
		1.2.4. ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las calles?
	1.3. Mobiliario urbano	1.3.1. El mobiliario urbano con que cuenta los espacios públicos de la ciudad del Cusco es: Insuficiente, suficiente, normal, buenos, excelentes
		1.3.2. ¿Existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares?
		1.3.3. ¿Existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias en la ciudad del Cusco?

		1.3.4 ¿Existe el mobiliario adecuado para el descanso en la ciudad del Cusco?	
	1.4 Estado físico de calles.	1.4.1 ¿En qué estado Considera que están las calles de la ciudad del Cusco? Buen estado, mal estado, regular.	
		1.4.2 ¿las veredas de la ciudad del Cusco son adecuadas para caminar?	
		1.4.3 ¿Cómo considera que están las calles de la ciudad del Cusco por donde normalmente camina? Buen estado, mal estado, regular.	
	1.5 Áreas verdes	1.5.1 Considera que la cantidad de área verde en la ciudad del Cusco es: Insuficiente, suficiente, normal, buenos, excelentes	
		1.5.2 ¿Qué tan importantes son los espacios verdes para usted y su familia en la ciudad del Cusco? Muy importante, Importante, Algo importante, No tan importante, No sé.	
		1.8.1 ¿Considera que hay contaminación visual en la ciudad del Cusco?	
	1.6 Contaminación.	1.6.2 ¿Considera que hay contaminación auditiva en la ciudad del Cusco?	
		1.6.3 ¿Considera que hay contaminación atmosférica en la ciudad del Cusco?	
	1.7 Obstáculos urbanos	1.7.1 ¿Considera la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco?	
		1.7.2 ¿los buses de turismo son parte de los obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco?	

		<p>1.7.3 ¿Los postes, son parte del obstáculo urbano en la ciudad del Cusco?</p>
	<p>1.8 Señalética</p>	<p>1.8.1 la señalética ayuda a identificar los servicios en la ciudad ¿Cómo cree que son en la ciudad del Cusco? Insuficiente, suficiente, normal, buenos, excelentes</p> <p>1.8.2 ¿la señalética facilita el acceso a los servicios en la ciudad del Cusco?</p>
	<p>1.9. Servicios urbanos</p>	<p>1.9.1 Considera que los servicios higiénicos en la ciudad del Cusco son: Muy importante, Importante, Algo importante, No tan importante, No sé.</p> <p>1.9.2 ¿Considera que los mercados de la ciudad del Cusco son adecuados?</p>
	<p>1.10 Parques, Espacios Abiertos y Recreativos</p>	<p>1.10.1 ¿Qué tan importantes son los parques y áreas recreativas de la ciudad del Cusco para usted y su familia? Muy importante, Importante, Algo importante, No tan importante, No sé.</p> <p>1.10.2 ¿Está de acuerdo con la siguiente declaración?: Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos que existen en la ciudad del Cusco. Totalmente desacuerdo, En desacuerdo, Neutral, De acuerdo, Muy de acuerdo</p> <p>1.10.3 En general, ¿cómo calificaría los Parques de la ciudad del Cusco? <i>(Por favor marque uno)</i> Insuficiente, suficiente, normal, buenos, excelentes</p>

		<p>1.10.4. En general, ¿cómo calificaría los espacios abiertos de la ciudad del Cusco? <i>(Por favor marque uno)</i> Insuficiente, suficiente, normal, buenos, excelentes.</p> <p>1.10.5 Si rara vez hace uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos de la ciudad del Cusco, ¿cuáles son las razones? <i>(Marque lo que corresponda)</i> No están bien situado, No me siento seguro, Hay demasiada gente, Están en malas condiciones, La falta de accesibilidad.</p> <p>1.10.6 ¿Está de acuerdo con la siguiente declaración?: La ciudad del Cusco cuenta con sus satisfactores recreativos. Totalmente desacuerdo, En desacuerdo, Neutral, De acuerdo, Muy de acuerdo.</p> <p>1.10.7 ¿Se encuentra obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco en busca de actividades recreativas? Si respondió sí, ¿para qué tipo de actividades?</p> <p>1.10.8 ¿Qué tan importante es para usted o los miembros de su familia el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario para paseos o como ruta diaria en la ciudad del Cusco? Muy importante, Importante, Neutral, Algo importante, sin importancia.</p>
<p>2. TRANSPORT E MOTORIZA DO</p>	<p>2.1 Circulación</p>	<p>2.1.1 ¿Cree usted que los conductores de vehículo motorizado respetan las señales de tránsito en la ciudad del Cusco?</p> <p>2.1.2 ¿Considera que deberían circular vehículos motorizados en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco?</p>

	2.2 Estacionamiento	2.2.1 ¿Deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco?
		2.2.2 ¿Existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados en la ciudad del Cusco?
	2.3 Vehículos.	2.3.1 ¿Cree usted que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco?
		2.3.2 ¿La distancia de los asientos en los transportes públicos en la ciudad del Cusco son adecuados para usted?
	2.4 Vías.	2.4.1 ¿Considera que las vías están en buenas condiciones en la ciudad del Cusco?
		2.4.2 ¿Considera que las señales de tránsito en la ciudad del Cusco están ubicadas en los lugares pertinentes?
		2.4.3 ¿Considera que el mantenimiento de las vías es oportuno en la ciudad del Cusco?
	2.5 Accesibilidad	2.5.1 ¿Le es fácil acceder al transporte público en la ciudad del Cusco?
		2.5.2 ¿Puede acceder a un transporte público de calidad en la ciudad del Cusco?
	2.6 Seguridad.	2.6.1 ¿Considera que el transporte público es seguro en la ciudad del Cusco?
	2.6.2 ¿La velocidad a la que se desplazan los vehículos son seguros en la ciudad del Cusco?	
2.7 Fluidez.		

	<p>2.8 Congestión</p>	<p>2.7.1 ¿Considera que el transporte es fluido en la ciudad del Cusco?</p> <p>2.7.2 ¿En qué lugar cree que hay menos fluidez en la ciudad del Cusco?</p> <p>2.8.1 ¿Considera que hay congestión vehicular en la ciudad del Cusco?</p> <p>2.8.2 ¿Cree que los viajes en la ciudad del Cusco son distantes?</p>
<p>3. SITUACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA.</p>	<p>3.1 Felicidad</p> <p>3.2 Libertad</p> <p>3.3 Seguridad</p> <p>3.4 Recreación.</p> <p>3.5 Salud</p>	<p>3.2.1 ¿Se considera feliz en las calles de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.2.2 ¿Se considera feliz en las plazas de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.2.1 ¿Sientes paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.2.2 ¿Sientes de paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.3.1 ¿Se siente usted seguro en las calles de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.3.2 ¿Se siente usted seguro en las plazas de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.3.3 ¿Se siente usted seguro en los mercados de la ciudad del Cusco?</p> <p>3.4.1 ¿Considera que hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco?</p> <p>3.4.1 ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las plazas y parques? Bueno, Muy bueno, Malo, Muy malo, Regular</p> <p>3.5.1 ¿Considera que la ciudad del Cusco es un lugar agradable para vivir?</p>

		3.5.2 ¿Cree usted que las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco le ayudan en su salud?
4. DIMENSIÓN HUMANA.	4.1 Proxémica	4.3.1 ¿Cree que la altura de las casas es adecuada para la ciudad del Cusco?
		4.3.2 ¿Cuánto tiempo calcula que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco?
		4.3.3 Si vive en la ciudad del Cusco, le gusta estar más en: Su casa, el parque, la calle, la plaza, una oficina.
	4.2 Caminar	4.2.1 ¿Cree que es saludable caminar?
		4.2.2 ¿Cuánto tiempo máximo podría caminar?
		4.2.3 ¿Qué le impide caminar en la ciudad del Cusco?
	4.3 Encuentro	4.3.1 ¿le es agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco?
		4.3.2 ¿Qué le impide encontrarse con la gente y platicar en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?
		4.3.3 Si vive en la ciudad del Cusco, le es más agradable encontrarse con los amigos o familiares en: Su casa, el parque, la calle, la plaza, el mol.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS
Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
Escuela Profesional de Antropología
ENTREVISTA.
ESPACIO PÚBLICO

Nombre: _____
DNI: _____ **Edad:** _____ **Fecha:** _____
Sexo: _____ **Teléfono/Cel:** _____

1. ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO

1.1. Aceras

1.1.1. ¿Cómo son las veredas en la ciudad del Cusco?

Amplias Angostas

¿Porque?.....
.....
.....

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

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.1.3. ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las veredas?

Bueno Muy bueno Malo Muy malo Regular

¿Porque?.....
.....
.....

1.1.4. ¿Siente usted que puede transitar con comodidad en las veredas de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.1.5 ¿Qué tan importante es para usted o los miembros de su familia el uso de las veredas en su vecindario para paseos o como ruta diaria?

Muy Importante
 Importante

- Neutral
- Algo Importante
- Sin Importante

¿Porque?.....

1.2. Discontinuidad de las aceras

1.2.1. ¿Cree usted que las veredas de la ciudad del Cusco son cómodas para caminar?

- Si
- No

¿Porque?.....

1.2.2. ¿Al caminar en las veredas de la ciudad del Cusco encuentra obstáculos?

- Si
- No

¿cuales?.....

1.2.3. ¿Se encuentra con huecos, charcos, vehículos en las veredas de la ciudad del Cusco?

- Siempre
- Muy frecuente
- Frecuentes
- Poco Frecuente
- Nunca

1.2.4. ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las calles?

- Bueno
- Muy bueno
- Malo
- Muy malo
- Regular

¿Porque?.....

1.3. Mobiliario urbano

1.3.1. El mobiliario urbano con que cuenta los espacios públicos de la ciudad del Cusco es:

- Insuficientes
- Suficientes

- Normal
- Buenos
- Excelentes

¿Porque?.....

1.3.2. ¿Existe el mobiliario adecuado para la protección de los rayos solares?

- Si
- No

¿Cual?.....

1.3.3. ¿Existe el mobiliario adecuado para la protección de las lluvias en la ciudad del Cusco?

- Si
- No

¿Qué tipo de mobiliario?.....

1.3.4. ¿Existe el mobiliario adecuado para el descanso en la ciudad del Cusco?

- Si
- No

¿ejemplo?.....

1.4. Estado físico de calles

1.4.1. ¿En qué estado Considera que están las calles de la ciudad del Cusco?

- Buen estado
- Mal estado
- Regular

¿Porque?.....

1.4.2. ¿las veredas de la ciudad del Cusco son adecuadas para caminar?

- Si
- No

¿Porque?.....

1.4.3. ¿Cómo considera que están las calles de la ciudad del Cusco por donde normalmente camina?

- Buen estado
- Mal estado
- Regular

¿Porque?.....
.....
.....

1.5. Áreas verdes

1.5.1. Considera que la cantidad de área verde en la ciudad del Cusco es:

- Insuficientes Suficientes No estoy seguro / No sé

¿Porque?.....
.....
.....

1.5.2 ¿Qué tan importantes son los espacios verdes para usted y su familia en la ciudad del Cusco?

- Muy importante
 Importante
 Algo importante
 No tan importante
 No sé.

¿Porque?.....
.....
.....

1.6. Contaminación

1.6.1. ¿Considera que hay contaminación visual en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.6.2. ¿Considera que hay contaminación auditiva en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.6.3. ¿Considera que hay contaminación atmosférica en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.7. Obstáculos urbanos

1.7.1. ¿Considera la cantidad de vehículos motorizados como obstáculo urbano en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.7.2. ¿los buses de turismo son parte de los obstáculos urbanos en el centro histórico de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.7.3. ¿Los postes, son parte del obstáculo urbano en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.8. Señalética

1.8.1. la señalética ayuda a identificar los servicios en la ciudad ¿Cómo cree que son en la ciudad del Cusco?

- Insuficientes
- Suficientes
- Normal
- Buenos
- Excelentes

¿Porque?.....
.....
.....

1.8.2. ¿la señalética facilita el acceso a los servicios en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.9 Servicios urbanos

1.9.1 Considera que los servicios higiénicos en la ciudad del Cusco son:

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

¿Porque?.....
.....
.....

1.9.2 ¿Considera que los mercados de la ciudad del Cusco son adecuados?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

1.10 Parques, Espacios Abiertos y Recreativos

1.10.1 ¿Qué tan importantes son los parques y áreas recreativas de la ciudad del Cusco para usted y su familia?

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

¿Porque?.....
.....
.....

1.10.2 ¿Está de acuerdo con la siguiente declaración?: Su vecindario está adecuadamente servido por los Parques, Espacios Abiertos y Recreativos que existen en la ciudad del Cusco. (Por favor marque uno)

- Totalmente desacuerdo
 En desacuerdo
 Neutral
 De acuerdo
 Muy de acuerdo

¿Porque?.....
.....
.....

1.10.3 En general, ¿cómo calificaría los Parques de la ciudad del Cusco? (Por favor marque uno)

- Insuficientes
 Suficientes
 Normal
 Buenos

- Excelentes
- ¿Porque?.....
-
-

1.10.4. En general, ¿cómo calificaría los espacios abiertos de la ciudad del Cusco? (Por favor marque uno)

- Insuficientes
- Suficientes
- Normal
- Buenos
- Excelentes
- ¿Porque?.....
-
-

1.10.5 Si rara vez hace uso de las instalaciones o recursos en los parques, espacios abiertos y recreativos de la ciudad del Cusco, ¿cuáles son las razones? (Marque lo que corresponda)

- No están bien situado
- No me siento seguro
- Hay demasiada gente
- Están en malas condiciones
- La falta de accesibilidad
- Otro (Por favor especifique)
-
-
-

1.10.6 ¿Está de acuerdo con la siguiente declaración?: La ciudad del Cusco cuenta con sus satisfactores recreativos (Por favor marque uno)

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

1.10.7 ¿Se encuentra obligado a salir a otras ciudades adyacentes a la ciudad del Cusco en busca de actividades recreativas?

- Si No

Si respondió sí, ¿para qué tipo de actividades? (Por favor escriba)

.....
.....
.....

1.10.8 ¿Qué tan importante es para usted o los miembros de su familia el uso de los carriles para bicicletas en su vecindario para paseos o como ruta diaria en la ciudad del Cusco?

- Muy Importante
 Importante
 Neutral
 Algo Importante
 Sin Importancia

¿Porque?.....
.....
.....

2. TRANSPORTE MOTORIZADO

2.3Circulación.

2.3.1 ¿Cree usted que los conductores de vehículo motorizado respetan las señales de tránsito en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.3.2 ¿Considera que deberían circular vehículos motorizados en la Plaza de Armas de la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.4 Estacionamiento

2.2.1 ¿Deberían tener prioridad los estacionamientos en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.2.2 ¿Existen lugares adecuados para el estacionamiento de vehículos motorizados en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.3 Vehículos.

2.3.1 ¿Cree usted que existen muchos vehículos motorizados en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.3.2 ¿La distancia de los asientos en los transportes públicos en la ciudad del Cusco son adecuados para usted?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.4 Vías.

2.4.1 ¿Considera que las vías están en buenas condiciones en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.4.2 ¿Considera que las señales de tránsito en la ciudad del Cusco están ubicadas en los lugares pertinentes?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.4.3 ¿Considera que el mantenimiento de las vías es oportuno en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.5 Accesibilidad

2.5.1 ¿Le es fácil acceder al transporte público en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.5.2 ¿Puede acceder a un transporte público de calidad en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.6 Seguridad.

2.6.1 ¿Considera que el transporte público es seguro en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.6.2 ¿La velocidad a la que se desplazan los vehículos son seguros en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.7 Fluidez.

2.7.1 ¿Considera que el transporte es fluido en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.7.2 ¿En qué lugar cree que hay menos fluidez en la ciudad del Cusco?

.....
.....
.....

2.8 Congestión

2.8.1 ¿Considera que hay congestión vehicular en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

2.8.2 ¿Cree que los viajes en la ciudad del Cusco son distantes?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3. SITUACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA.

3.1. Felicidad

3.1.1. ¿Se considera feliz en las calles de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.1.2. ¿Se considera feliz en las plazas de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.2. Libertad

3.2.1. ¿Sientes paz y libertad en las calles de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.2.2. ¿Sientes de paz y libertad en las plazas de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.3 Seguridad

3.3.1 ¿Se siente usted seguro en las calles de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.3.2 ¿Se siente usted seguro en las plazas de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.3.3 ¿Se siente usted seguro en los mercados de la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.4 Recreación.

3.4.1 ¿Considera que hay espacios de recreación en la ciudad del Cusco?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.4.2 ¿Cómo evalúa la CALIDAD o condición de las plazas y parques?

Bueno Muy bueno Malo Muy malo Regular

¿Porque?.....
.....
.....

3.5 Salud

3.5.1 ¿Considera que la ciudad del Cusco es un lugar agradable para vivir?

Si No

¿Porque?.....
.....
.....

3.5.2 ¿Cree usted que las plazas, calles, parques de la ciudad del Cusco le ayudan en su salud?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

4. DIMENSIÓN HUMANA.

4.1. Proxémica

4.1.1. ¿Cree que la altura de las casas es adecuada para la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

4.1.2. ¿Cuánto tiempo calcula que pasa al día en la calle de la ciudad del Cusco?

.....
.....
.....

4.1.3. Si vive en la ciudad del Cusco, le gusta estar más en:

- Su casa
 El parque
 La calle
 La plaza
 Una oficina

¿Porque?.....
.....
.....

4.2. Caminar

4.2.1. ¿Cree que es saludable caminar?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

4.2.2. ¿Cuánto tiempo máximo podría caminar?

.....
¿Porque?.....
.....
.....

4.2.3. ¿Qué le impide caminar en la ciudad del Cusco?

.....
.....
.....

4.3. Encuentro

4.3.1. ¿le es agradable conversar en los espacios públicos en la ciudad del Cusco?

- Si No

¿Porque?.....
.....
.....

4.3.2. ¿Qué le impide encontrarse con la gente y platicar en los espacios públicos de la ciudad del Cusco?

.....
.....
.....
.....
.....

4.3.3. Si vive en la ciudad del Cusco, le es más agradable encontrarse con los amigos o familiares en:

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

¿Porque?.....
.....
.....