



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades  
turísticas en el Centro Histórico de Trujillo 2022

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Arquitecto

**AUTORES:**

Calderón Neira, Joel Jhonatan ([orcid.org/0000-0003-0932-7846](https://orcid.org/0000-0003-0932-7846))

Campos Guevara, Royner Franks ([orcid.org/0000-0002-8754-8065](https://orcid.org/0000-0002-8754-8065))

**ASESORA:**

Dra. Huacacolque Sánchez Lucía Georgina ([orcid.org/0000-0001-8661-7834](https://orcid.org/0000-0001-8661-7834))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

**TRUJILLO - PERÚ**

**2022**

## DEDICATORIA

A mi madre y hermanos que me acompañaron en este viaje, me motivaron a continuar hasta conseguirlo y además a mi padre que su energía me acompaña a cada paso que doy.

**Joel C.**

A mis padres, hermanos y a Dios presente, que me ayudaron a mejorar cada momento en este transcurso y lograr alcanzar este sueño tanpreciado.

**Royner C.**

## Agradecimiento

Expreso mi total agradecimiento a los docentes que formaron parte de mi desarrollo y descubrimiento de la carrera, además las doctoras en arquitectura Lucía Huacacolque, Adelí Zavaleta y Maria Teresa Tejada que ayudaron al desarrollo de este trabajo de investigación.

**Joel C.**

Hago resaltar este agradecimiento a mis docentes que fueron fundamentales para poder llegar hasta el final de mi carrera y mis amigos que creyeron en mí, haciendo mención que lograría alcanzar uno de mis sueños más preciados que tengo en la vida.

**Royner C.**

## Índice de Contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas .....	v
Índice de gráficos .....	vi
Resumen.....	viii
Abstract.....	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	3
III. METODOLOGÍA .....	12
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN: .....	15
V. CONCLUSIONES: .....	51
VI. RECOMENDACIONES:.....	55
REFERENCIA.....	58
ANEXOS.....	63

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Matriz de categorización de la variable independiente, movilidad urbana sostenible	63
Tabla 2 Matriz de categorización de la variable dependiente, actividades turísticas	64

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Frecuencia de visita al Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	15
Gráfico 2 Actividades que se suelen realizar con más frecuencia cuando se visita el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	16
Gráfico 3 Seguridad de caminar sin ser impactado por vehículos motorizados en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	17
Gráfico 4 Tránsito con bicicleta sin riesgo de accidentes por las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	18
Gráfico 5 Uso de patinetas o scooter en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	19
Gráfico 6 Calles con diseño inclusivo para personas con discapacidad motriz en el Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	20
Gráfico 7 Calles acondicionadas para personas con dificultad visual en el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	21
Gráfico 8 Transitabilidad de buses dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	22
Gráfico 9 Paraderos inteligentes en el Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	23
Gráfico 10 Esquinas y pasos peatonales adecuados en el Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	24
Gráfico 11 Veredas adecuadas para el desplazamiento peatonal dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	25
Gráfico 12 Contenedores de basura para las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	26
Gráfico 13 Iluminación de las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	27
Gráfico 14 Traslado de vehículos estacionados en zonas rígidas al depósito municipal dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	28
Gráfico 15 Estacionamiento en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	29
Gráfico 16 Condiciones de los estacionamientos para la demanda de plazas de estacionamiento dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	30
Gráfico 17 Acceso a las atracciones turísticas dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	31
Gráfico 18 Señalización y ubicación de las atracciones turísticas en el Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	32

Gráfico 19 Importancia de un guía o asesor turístico para conocer el Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	33
Gráfico 20 Paquetes turísticos dirigidos a conocer el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	34
Gráfico 21 Intervención de las empresas privadas en el turismo dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	35
Gráfico 22 Empresas involucradas en impulsar expresiones culturales en las casonas del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	36
Gráfico 23 Satisfacción en visitas a los centros culturales en el Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	37
Gráfico 24 Expresión artística suelen asistir en el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	38
Gráfico 25 Frecuencia a las visitas de teatros y museos en el Centro Histórico de Trujillo 2022. ....	39
Gráfico 26 Promoción en redes sociales, radio y televisión aumenta la participación en actividades turísticas del Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	40
Gráfico 27 Conflicto vial por vehículos de los comensales de restaurantes y salones en el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	41
Gráfico 28 Accesibilidad a la comida tradicional en el Centro Histórico de Trujillo 2022.....	42
Gráfico 29 Importancia de los negocios de artesanía y arte en el Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	43
Gráfico 30 Atracción generada por las ferias artesanales en el Centro Histórico de Trujillo 2022 .....	44
Gráfico 31 Estado físico de las casonas dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.....	45
Gráfico 32 Configuración física de las calles del Centro Histórico de Trujillo .....	46
Gráfico 33 Tipo de luminarias de las calles del Centro Histórico de Trujillo .....	47
Gráfico 34 Señalización de las calles del centro histórico de Trujillo .....	48
Gráfico 35 Mobiliario de las calles del Centro Histórico de Trujillo .....	49
Gráfico 36 Acceso de las calles del centro histórico de Trujillo .....	50

## RESUMEN

El Centro Histórico de Trujillo, es un atractivo importante para los turistas nacionales e internacionales, pero las actividades comerciales y la poca oferta de estacionamientos, junto a la presencia masificada de vehículos particulares, que usan las zonas rígidas de las vías como estacionamiento, reducen los espacios útiles de los carriles, aumentando excesivamente los tiempos de congestión, además el deterioro o ausencia de contenedores de basura, generan que los transeúntes y comerciantes arrojan los desperdicios en la vereda, afectando no solo al aspecto visual de las calles sino también a la seguridad e integridad física de los peatones, que para poder desplazarse usan las calzadas, provocando un riesgo de impacto por algún vehículo motorizado; y la invasión de comerciantes ambulantes en las esquinas, bloqueando el recorrido fluido de las personas que se desplazan a pie, esto puede afectar directamente a la percepción de los turistas frente a la ciudad; es así que para el desarrollo de investigación, el objetivo es, determinar la influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a la actividad turística del Centro Histórico de Trujillo en el año 2022; por esta razón se propuso desarrollar la investigación no experimental de naturaleza cualitativa; para la cual se realizaron cuestionarios a profesionales en el sector turismo, especialistas en movilidad urbana sostenible y fichas de observación de las calles del Centro Histórico de Trujillo, luego para recopilar y organizar los datos obtenidos, se utilizó el programa Excel de Microsoft Office, y se concluyó que las calles del Centro Histórico de Trujillo no se encuentran adaptadas completamente para poder generar espacios públicos seguros para la transitabilidad, además, la micromovilidad es un medio complementario para el transporte público en el uso de recorridos más cortos y finalmente, promover ferias artesanales impulsan los atractivos turísticos, consiguiendo una mayor presencia de turistas y mejor disfrute del Centro Histórico.

Palabras clave: Movilidad urbana sostenible, centro histórico, mobiliario urbano y actividades turísticas.



## **ABSTRACT**

The Historic Center of Trujillo is an important attraction for national and international tourists, but the commercial activities and the limited supply of parking lots, together with the mass presence of private vehicles, which use the rigid areas of the roads as parking, reduce the Useful spaces of the lanes, excessively increasing congestion times, in addition to the deterioration or absence of garbage containers, cause pedestrians and merchants to throw waste on the sidewalk, affecting not only the visual appearance of the streets but also safety. and physical integrity of pedestrians, who in order to move use the roads, causing a risk of impact by a motor vehicle; and the invasion of street vendors on the corners, blocking the fluid path of people who move on foot, this can directly affect the perception of tourists in front of the city; Thus, for the development of research, the objective is to determine the influence of sustainable urban mobility in relation to the tourist activity of the Historic Center of Trujillo in the year 2022; For this reason, it was proposed to develop non-experimental research of a qualitative nature; for which questionnaires were made to professionals in the tourism sector, specialists in sustainable urban mobility and observation sheets of the streets of the Historic Center of Trujillo, then to collect and organize the data obtained, the Microsoft Office Excel program was used, and it was concluded that the streets of the Historic Center of Trujillo are not fully adapted to be able to generate safe public spaces for transit, in addition, micromobility is a complementary means for public transport in the use of shorter routes and finally, promote craft fairs promote tourist attractions, achieving a greater presence of tourists and better enjoyment of the Historic Center.

Keywords: Sustainable urban mobility, historic center, urban furniture and tourist activities.

## I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad el crecimiento poblacional en el mundo con la aparición de nuevos asentamientos humanos y la necesidad de transporte entre ellas, provocó aumento en la demanda de vehículos motorizados de uso particular, ocasionando una significativa alza en los tiempos de circulación, además como menciona Paredes, K. (2019) la necesidad de las poblaciones provenientes del campo a la ciudad generaron una desintegración gradual de los centros históricos, transformándolos en asentamientos humanos de las clases sociales menos favorecidas del territorio.

Este incremento en el uso de movilidad motorizada particular en la ciudad, ocasionó de que se desplace a un lugar secundario al peatón, esto generó una desconexión del ciudadano con su ciudad, así como menciona Cohen, E. (2017) en la tesis de postgrado, si es que no se le diera el privilegio a la movilidad motorizada individual, existiría una sensación de apropiación de las raíces culturales y el reconocimiento de espacios que identifiquen las ciudades por parte de los ciudadanos, es decir, si se devolviera el privilegio del peatón, esto influiría en la sensación de pertenencia de la ciudad, su historia y arquitectura logrando con esto que pueda ser compartida con los visitantes y turistas.

Por otra parte, Suárez, H., et. al (2016) en el artículo de la M.U.S. y su incidencia en el desarrollo turístico, describe que el aplique de propuestas de movilidad sustentable, promueven que el desplazamiento y accesibilidad fluya de manera más orgánico del visitante mientras reconoce los atractivos que ofrece la ciudad, de acuerdo con lo que expresa el autor, si existiera una forma sencilla para el desplazamiento del turista dentro del centro histórico de modo sostenible esto conseguiría el reconocimiento de los atractivos turísticos incrementando los ingresos a los negocios relacionados al sector turismo.

Es así que al recorrer el C.H.T. se observa que por las actividades comerciales y la poca oferta de estacionamientos dentro del C.H.T. las personas que se desplazan en vehículos particulares suelen usar las zonas rígidas de las vías como estacionamiento, provocando una reducción de carriles útiles influyendo en el aumento excesivo de tiempos por congestionamiento vehicular, además

debido a la coyuntura actual del covid-19 y el posible contagio masivo en los espacios que no estaban preparados aún para afrontar una pandemia de esta magnitud, generó el cierre de muchos espacios destinados a las actividades turísticas dentro del Centro Histórico de Trujillo, consiguiendo pérdidas económicas importante para el rubro turístico - cultural, otro problema que afecta al centro histórico es el deterioro o ausencia de contenedores de basura donde los transeúntes y comerciantes arrojan los desperdicios en la vereda, reduciendo el espacio transitable, afectando no solo al aspecto visual de las calles sino también a la seguridad e integridad física de los transeúntes, que para poder desplazarse usan las calzadas generando con esto el riesgo de ser impactado por algún vehículo motorizado; y a su vez se identifica en el C.H.T. la invasión de comerciantes ambulantes en las esquinas, bloqueando el recorrido fluido de los peatones; siendo estos los problemas más visibles dentro del sector en análisis.

Por esta razón se concibe una interrogante ¿cuál es la influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades que se desarrollan en el turismo del Centro Histórico de Trujillo?

Así se justifica la investigación debido que el turismo es un punto importante dentro de la economía de una ciudad, aumentando los puestos de trabajo directos e indirectos al rubro turismo donde si una movilidad sostenible mejora la percepción del visitante foráneo dentro del centro histórico esto influiría directamente con las actividades turísticas.

Y con esto se plantea el objetivo principal que es el determinar la influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a la actividad turística del Centro Histórico de Trujillo 2022, con lo cual para el desarrollo del objetivo general se desglosa los siguientes objetivos específicos como primer objetivo específico es el identificar los puntos críticos de la M.U.S. en el C.H.T. 2022, y una vez identificados los puntos críticos se continuará con analizar los lineamientos de la M.U.S. con relación a las actividades turísticas en el C.H.T. 2021 y para finalizar el definir estrategias para potenciar las actividades turísticas en el C.H.T. 2022.

## II. MARCO TEÓRICO

Como antecedente se tiene a Suárez, H., et. al (2016) con la “M.U.S. y su incidencia en el desarrollo turístico”, tiene como objetivo el analizar los aspectos en los planes de movilidad sostenible y el turismo urbano; y para el desarrollo de este trabajo investigativo se analizó los planes de movilidad urbana sostenible de ocho ciudades de España y de ciudades latinoamericanas en las cuales, donde destacó el uso de medidas de movilidad sostenible como pilar importante a las actividades relacionadas al turismo urbano, y concluye que, aunque se apliquen diferentes medidas para impulsar la movilidad sostenible, hay una carencia explícita al apoyo a las actividades del rubro turismo en los planes que fueron consultados.

Adicionalmente se toma como referencia a Cohen, E. (2017) en la tesis, opciones de movilidad sostenible en las zonas urbanas de los C.H. de ciudades de tamaño intermedio en el caso Sincelejo, Colombia, donde el trabajo tuvo como objetivo el analizar estado actual y actividades cotidianas de las personas que suelen transitar en el C.H. de Sincelejo, relacionando al desarrollo de actividades usuales de los usuarios, mecanismo y forma en el cual las personas se desplazan, y con esto corroborar la posible inclusión de opciones propuestas de movilidad. Para el estudio espacial y físico, del C.H. su identificación, recopilación y procesamiento de la data obtenida, se utilizó una metodología de tipo cualitativa de corte descriptivo, y finalmente luego del procesamiento de toda la información se concluye que, en el C.H. de Sincelejo, una propuesta de peatonalización en el centro histórico sería una excelente opción, pero se requiere generar condiciones idóneas del espacio para que no se produzca ningún conflicto.

Otro artículo que se toma como referente es a Ribeiro, S., et. al (2021) en el “C.H. turismo y movilidad urbana: análisis conceptual”, donde el objetivo fue entender la relación que existe entre un centro histórico, el desplazamiento urbano y el turismo bajo una mirada relacionada a la teoría actual de estos ítems. El aspecto de la metodología tiene característica de ser descriptivo, exploratorio y también bibliográfico con análisis cualitativo. Luego del desarrollo de toda la información recaudada, se concluye que, si existe una relación entre el centro

histórico, la movilidad urbana y el turismo, para que pueda funcionar es necesario que los administradores de la ciudad se involucren implementando tecnología moderna para satisfacer las necesidades de la ciudad, para que de esta manera sea accesible para todos.

Así mismo como antecedente nacional a Urquiza, D. (2017), donde el estudio tuvo como objetivo el definir qué elementos se requieren incorporar a la gestión de la M.U.S. para alcanzar el crecimiento turístico del distrito de Cajamarca es así que la metodología desarrollada tiene un enfoque cuantitativo, el tipo no experimental y de diseño correlacional causal transeccional y después de analizar toda la información que se logró recoger, concluye que la eficiente circulación motorizada, los ciclovías y corredores peatonales, además de una mejora en la infraestructura vial, la accesibilidad y eficiencia del servicio de transporte son los componentes que necesita incluir la Gestión de la M.U.S. para poder generar una buena incidencia en la gestión en el distrito de Cajamarca.

Un término que se necesita enmarcar es el centro histórico que se define como el conjunto de edificaciones con un alto grado de relevancia histórica monumental que refleja el logro de una ciudad en el tiempo, donde la destrucción de estas no podría recuperarse según Castillo, C. (2021), por esta razón un centro histórico, que es un legado cultural, debería mantener una relevancia en la conciencia colectiva y puesta en valor para los ojos de los visitantes.

Ministerio de transporte y comunicaciones (2018) menciona que una sección transversal está configurada por elementos como los carriles, calzadas o superficie de rodadura, bermas, cunetas, taludes y elementos complementarios, además si el tránsito de bicicletas tiene importancia en la vía debe contener carriles para el tránsito en bicicletas separados del tránsito de vehículos y peatones.

Por esta razón para desarrollar el trabajo de investigación se debe comprender algunos términos que puedan encaminar el proceso, es así que cuando se habla de movilidad urbana sostenible (M.U.S.) se refiere al desplazamiento funcional desde cualquier punto de partida a un punto de llegada, donde se utilicen el menor gasto energético, los tiempos de recorridos sean más cortos y el impacto

de esta transitabilidad sea el mínimo Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2021), con esto se identifica una pirámide en donde los tipos de movilidad dentro de una ciudad óptima, se tiene como la base primordial a los peatones, luego se encontrarán todos los elementos de micro movilidad como bicicleta, scooter, patines y demás, en un escalón por encima se encuentra el transporte público como buses, metros, taxis entre otros, en el puesto siguiente de la pirámide se encuentran los transportes de cargas y finalmente estarían los vehículos de uso particular que serían el medio de transporte menos recomendado debido a la relación entre ocupantes y el espacio que ocupan en el vehículo.

Continuando, el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2021), propone 6 puntos claves como principios de la M.U.S. de los cuales el primero es “mezclar”, haciendo referencia el promover ciudades de usos mixtos, es decir que la distancias entre las viviendas y los centros de trabajo sean reducidos y de fácil accesibilidad, es decir que no sólo sean espacios destinados a una sola actividad si no que sean de uso diverso; en el caso de “compactar” se refiere a aumentar la densidad poblacional logrando con esto agrupar mayor cantidad de personas reduciendo los viajes, sin que esto ocasione tugurio o hacinamiento; luego menciona el “humanizar” que enfoca a la propuesta de generar ciudades sin barreras de accesibilidad, seguras y que generan una atracción con características, resilientes y sostenibles; además “articular”, requiere cerrar las brechas de infraestructura consiguiendo un mejor acceso a las diferentes opciones de transporte que ofrece la ciudad, también “dignificar” con lo que se propone un sistema integral de transporte público con calidad óptima donde los usuarios puedan sentirse cómodos y seguros; finalizando con “dar equidad” que es fomentar viajes asequibles, seguros e inclusivos.

Cuando se habla de seguridad al transitar se tiene a Pérez, R. (2015), en su artículo “el peatón asediado” menciona que la inseguridad que sienten las personas que se desplazan a pie en las calles, donde transitan los vehículos motorizados también, se debe a los conductores que no respetan las leyes de tránsito, como no ceder el paso, ir a altas velocidades o se pasan los altos.

Además, Suárez, H., et. al (2016), menciona que los P.M.U.S. deberían contemplar medidas más amigables como movilidad peatonal, uso de bicicleta o transporte masivo, promoviendo el uso de tecnologías más limpias o planteamiento de mejora la gestión de transporte y con esto se inyectará valor en la propuesta de los destinos urbanos y una mejoría en la habitabilidad de la ciudad.

Dans, E. (2022) en su artículo "micro mobility as a key element in cities" hace mención que algunas ciudades están tomando a la micro-movilidad como principal medio de transporte en algunas ciudades, donde se está restringiendo acceso de vehículos motorizados que consumen energía fósil para el funcionamiento, generando espacios exclusivos para el transporte más limpios como patinetas, bicicletas y scooters reduciendo así la contaminación y presentando recorridos más seguros.

Por otro lado, Rodriguez, M. (2021) en el artículo "el 44% de los viajes en patinete se combinan con el transporte público" menciona que la micro movilidad puede ser un elemento muy importante para solucionar el recorrido del primer y último kilómetro que va después del transporte público, siendo un medio complementario al transporte masivo disminuyendo con eso el uso indiscriminado de automóviles.

Además, Espitia, L. & Padilla, A. (2015), hace referencia a que, entre los derechos principales de todos los ciudadanos, es el poder transitar sin ninguna restricción u obstrucción para que se puedan desplazar en la ciudad con libertad e independencia, con esto se puede tener en cuenta que la libertad con la que lograrán desplazarse las personas con alguna dificultad motora, es lo más importante para una ciudad más inclusiva.

ONU Habitat (2016) indica que los automóviles son ineficientes en el centro de las ciudades y también hace referencia de que una ciudad promedio de 6 km de radio la mitad del desplazamiento podrían hacerse sin problemas de modo peatonal y este promedio aumenta de 70% a 80% si se desarrolla en bicicleta.

Es así que Becerra, M. (2016), menciona en su artículo que las personas que deciden cómo funciona la ciudad, no le dan espacios seguros para transitar a los ciclistas porque no son considerados como un medio de transporte legítimo, este es un problema al momento de promover una movilidad urbana sostenible, es decir que, al ignorar al ciclista, los usuarios de vehículos motorizados no respeten la transitabilidad de los ciclistas

Así mismo, Mugerza A. & Silva H. (2021) establece que a nivel mundial se está poniendo una tendencia de mayor disfrute a la imagen urbana y todo lo que ofrece el paisaje urbano de los centros históricos y es fundamental el uso de bicicleta o de manera peatonal para conseguir mejor disfrute.

Cereceda, M. & Sánchez, T. (2021) mencionan que los desplazamientos de las personas con deficiencia visual se agenciaron con los sentidos que aún conserva como los olores asociados a espacios determinados, además de los sonidos que emiten los vehículos por los motores y finalmente a través del tacto con la textura en los pisos donde le indican la dirección y puntos donde deben tener más cuidado como cruces entre veredas y calzadas.

Es así que Lobo C. et al. (2020), define que para el transporte a través de buses se debe analizar 4 puntos importantes, la infraestructura de la ciudad, distancia desde el paradero al punto de destino, los usuarios y finalmente la utilidad o beneficio.

Además, Simborth C. (2015) describe que los centros históricos fueron diseñados en un principio a una escala peatonal debido a que no se tenía al automóvil como principal medio de transporte, esto quiere decir que al momento en que se generaron las primeras urbes fueron concebidas para una escala peatonal donde la arquitectura y diseños de la ciudad solían ser disfrutadas al andar o ir a caballo o carretas; pero al aumento en el uso de los vehículos, como automóviles, se fue perdiendo esa percepción del centro histórico.

Saldaña, J & Peralta, O. (2019) en su trabajo de investigación menciona que las implementaciones de los paraderos inteligentes acortarán los tiempos de recorridos del transporte público, mejorará la calidad de los usuarios de este tipo



de transporte y al ser controlados se podría reducir significativamente las infracciones de tránsito.

Es así, sobre la conexión entre calles como menciona Pérez R et al. (2019) el buen estado del pavimento, la ausencia de elementos móviles en la vereda, y menos distancia en la sección vial reduce los riesgos de los peatones al intentar cruzar la calle.

Además, en el artículo de Endahyani T., et. al (2019) hace mención que una buena decisión sobre las características físicas y su colocación del mobiliario en la ciudad genera un apoyo importante en la identidad cultural mediante la información visual aplicada en el concepto de su diseño.

Es así que Loayza J. (2022) indica que, en los espacios públicos, la iluminación debe estar pensada y diseñada, no debe ser aislada ya que con eso se logra una mejor percepción de la ciudad, para que esta, tenga un cambio muy influyente.

Además, Moreno A. & Moreno C. (2016) mencionan que los elementos lumínicos deben estar orientados de forma que el haz de luz se proyecte de forma descendente, por debajo a los 70° y no es recomendable el tener columnas de gran tamaño para el alumbrado público, al menos que sea requerido.

En el caso de mobiliario urbano relacionado a la contención de residuos sólidos, Moran A. (2020) indica que la acumulación de residuos sólidos en la ciudad, se debe a que las municipalidades, no brindan el servicio adecuado para la disposición de estos residuos, en el recojo y contenedores, afectando a pobladores y el paisaje urbano de la ciudad.

Además, la Municipalidad Provincial de Trujillo (2019) en la ordenanza municipal n°13 del 2019, indica la prohibición de estacionarse en las zonas rígidas, 0 los 7 días de la semana, las 24 horas del día sin importar que fuese feriado, donde esto se realiza con el fin de no obstaculizar el flujo y evitar congestionamiento en las calles consiguiendo reducción de la contaminación ambiental por ruido y smog generada por los vehículos.

Así como menciona en su tesis de grado Bernabé P. (2018) la poca oferta de estacionamientos dentro del centro histórico de Chimbote genera que los conductores en hora picos se toman entre 20 a 40 minutos buscando como conseguir estacionar en un espacio y que la aplicación de estacionamientos verticales serían una gran solución para abastecer la demanda que no se logra de manera horizontal.

A su vez, Macea L, et. al (2017) menciona que se debería generar una reglamentación para el uso adecuado de los espacios para estacionarse, donde por el costo, sea menos atractivo el uso del vehículo particular y con esto reduzca la demanda de parqueo a lugares más concurridos;

En el caso de las actividades turísticas, World Tourism Organization (2019), hace referencia a todas las actividades de los turistas que viajan a un lugar distinto del que residen y permanecen por un periodo mayor a una noche e inferior de doce meses, para diferentes actividades dentro de la ciudad receptora, sin desarrollar una actividad que le genere ingresos dentro de la ciudad visitada.

Orduña F. & Dzib U. (2020) menciona que la participación de los representantes administrativos de la ciudad con la inversión en los espacios públicos y atracciones junto con las empresas que complementan la oferta turística para que los visitantes tengan una experiencia excelente referente a los atractivos incrementando la calificación y reputación como destino turístico.

Entre las actividades turísticas, World Tourism Organization (2019) describe diferentes tipos de turismo entre las cuales para el fin de la investigación se tomará algunas esenciales que ayudarán en el desarrollo de la investigación como lo es el turismo cultural, gastronómico, de negocios y el turismo urbano o de ciudad; en donde el turismo cultural son las actividades turísticas en donde el visitante tiene la motivación de conocer, disfrutar y vivir la experiencia que puede brindar el destino receptor tales como museos, iglesias, teatros entre otros, en el caso del turismo gastronómico es donde el turista puede disfrutar de la experiencia gastronómica representativa de la ciudad donde el visitante no solo podrá degustar los platillos identitarios del lugar sino que también cabe la posibilidad de la participación en la preparación de estos para su aprendizaje, en

el tipo de turismo de negocio en donde estas actividades que generan la llegada de turistas es referente a motivos profesionales o de negocio por la necesidad de reuniones, congresos y las ferias además por último, en el tipo de turismo urbano o de ciudad está relacionado a todas las actividades en las que el fin es conocer los atributos inherentes de la ciudad debido a su amplio espectro de productos culturales, arquitectónicos, sociales y demás.

Municipalidad de San Antonio (2018) Indica el uso de señaléticas de información para el turismo en el Centro Histórico, así mismo da a conocer con ello las personas de la nación como de otros países puedan tener una mejor visual de cada lugar turístico de una forma eficaz.

Veloso A. & Queirós A. (2019) Menciona que el guía nacional como el guía regional es un profesional que tiene una función en explicar o enseñar a los turistas en cada atractivo cultural, como los museos, palacios y monumentos nacionales, brindando información histórica y cultural de cada lugar para que cada turista entienda mejor los lugares visitados, con esto cabe resaltar que es necesario un guía turístico para que puedan comprender la visita y pueda disfrutar su visita.

Neyra R. (2019) da a conocer un análisis de los paquetes turísticos que brindan las entidades de turismo, dando importancia también a personas con edad avanzada teniendo opciones más definidas, así mismo se da a conocer con ello para saber en la actualidad como están compuestas los servicios turísticos.

Aguilar A. et. al (2021) Mencionan que la intervención del sector privado ayuda a consolidar una importante causa para poder influenciar por la parte del turismo especialmente para el Centro Histórico.

Prat J. y Cànoves G. (2017) hablan que el turismo cultural conlleva a sus recursos turísticos en el centro de la ciudad, buscando la satisfacción de los turistas en los distintos atractivos culturales.

Morillo M. (2011) da a conocer en la encuesta realizada, un porcentaje de los pobladores tanto urbano como rural, para poder verificar los distintos lugares que

son visitados como el teatro, danza, música, ferias artesanales, obras de arte, etc.

INEI (2019) Dado a su estudio en el organismo de turismo, es indispensable un trabajo de las actividades turísticas. En ello se concentra en sus formas y su clasificación, en el entorno a evolucionado dando una gran extensión en su estructura, siendo importante hoy en día cada experiencia de los distintos lugares que se puedan visitar, con ello se da a conocer los factores para que influya en sus actividades y se logró conseguir un gran número de turistas en cada uno de los atractivos culturales.

Gómez N. (2010) menciona que en el turismo es una industria que ha crecido en cada año, mostrando sus atractivos culturales para que pueda crecer la cantidad de usuarios y dando a conocer una importancia de utilizar las redes como una herramienta extensiva, haciendo llegar a cada persona, dando un plan de Desarrollo Turístico planteando ideas audiovisuales que sean atractivas mostrando cada lugar que puedan visitar.

Tirado J. (2018) menciona en su tesis que el comercio informal influye de una forma negativa en el Centro Histórico de Trujillo, ocasionando un problema peatonal y vehículos, identificando a los puestos que hay de negocios en las calles obstruyendo el paso y encontrado mayormente en los jirones como avenidas, además provocan una mala imagen, grave contaminación auditiva, visual y del ambiente.

Esquerra R. (2020) habla en su tesis que se logra observar una importante definición en la artesanía en el Centro Histórico de Lima y el gran ingreso que genera, ayudando que los turistas sean atraídos por su arte, historia y cultura.

Cabanillas G. (2012) menciona en su tesis un proyecto para mejorar el Centro Histórico de Trujillo en diferentes aspectos ya que en uno de los puntos a tocar es el gran deterioro de infraestructuras como son las casonas y mejorando el aspecto de cada una de ellas

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación: No experimental, porque no se intervino en las variables para demostrar alguna teoría.

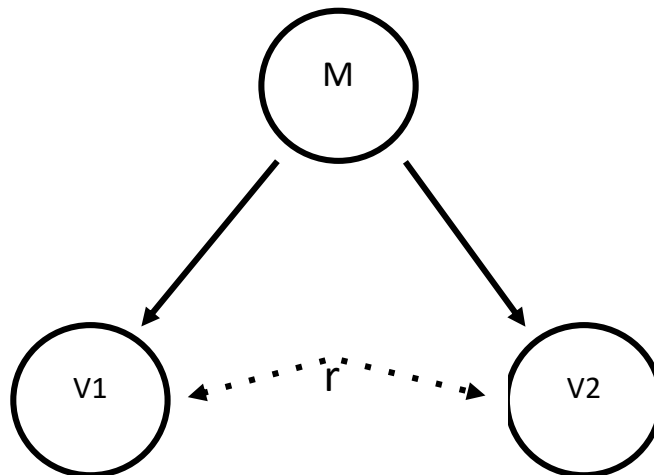
Según su finalidad: Básica (CONCYTEC 2018) debido a que la información tuvo un sustento teórico.

Según su carácter: Transeccional correlacional – causal

Según su Naturaleza: Cualitativa

Según su alcance natural: Es de un diseño transversal, recolectando información y datos para la investigación del proyecto

Según la orientación que asume se orientó a la comprobación.



Dónde:

M: Muestra (profesionales o expertos elegidos para la investigación)

V1: Variable independiente: movilidad urbana sostenible

V2: Variable dependiente: actividades turísticas.

r: Relación directa entre ambas variables

### **3.2. Categoría, subcategoría y matriz de categorización**

Variable independiente: Movilidad urbana sostenible, esta variable se desarrollará a través de 4 categorías para su desarrollo, lo que permitió determinar la problemática de la movilidad urbana sostenible: desplazamiento no motorizado con cuatro subcategorías a pie, bicicleta, patineta y silla de rueda; en la categoría desplazamiento motorizado con cinco subcategorías auto, motocicleta, bus, mini van y combi; en la categoría infraestructura vial con dos indicadores secciones viales y mobiliario urbano; y como última categoría estacionamientos con tres subcategorías zonas rígidas, estacionamientos externos y estacionamientos privados. (ver tabla n°01)

Variable dependiente: Actividades turísticas, esta variable se desarrollará a través de 2 categorías para su desarrollo, lo que permitió determinar las actividades de los turistas: como primera categoría a participantes con 4 subcategoría turistas, asesores turísticos, empresas y centros culturales; y como segunda categoría a ofertas turísticas con cuatro subcategorías turismo cultural, gastronómico, negocios y turismo urbano. (ver tabla n°02)

**3.3. Escenario de estudio;** se realizó la investigación en el C.H.T. limitado por el primer anillo del centro histórico como lo es la avenida España.

**3.4. Participantes,** se tomó a los 1991 arquitectos colegiados en región La Libertad, tomando en cuenta a especialistas tales como arquitectos urbanistas, especialistas en movilidad urbana sostenible, agencias de turismo del centro histórico de Trujillo, trabajadores de la dirección desconcentrada de la cultura (llamado anteriormente como INC) y profesionales del sector turismo.

**3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos;** en las técnicas de recolección de datos se aplicó encuestas y fichas de observación; para obtención de información se usarán los siguientes instrumentos como cuestionarios y fichas de observación.

**3.6. Procedimiento;** para el presente trabajo de investigación, se dividió en tres etapas, donde la primera etapa se realizó una visita a las entidades

importantes como la policía de turismo, la dirección desconcentrada de la cultura y el colegio de arquitectos del Perú sede La Libertad para recolectar toda la información a través de los instrumentos como encuestas y entrevistas, en la segunda etapa del proceso se recopiló la información obtenida a través de las fichas de observación con la recolección fotográfica de la situación actual del C.H.T., y finalmente en la tercera etapa se procesó toda la información obtenida para elaborar los gráficos necesarios para el desarrollo de los resultados.

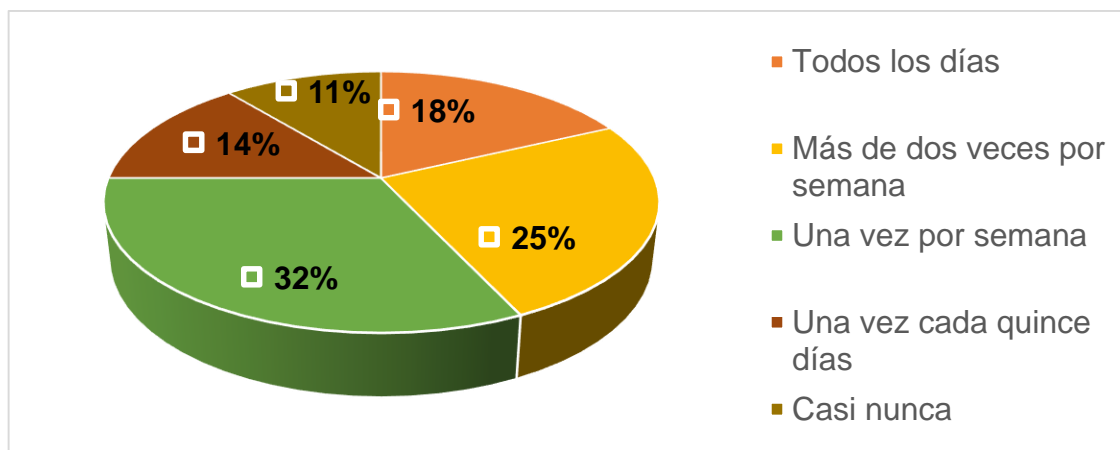
**3.7. Rigor científico**, las teorías obtenidas para sustentar el trabajo se encuentran citadas en formato apa 7ma edición, son documentos obtenidos como revistas indexadas, tesis y libros.

**3.8. Método de análisis de la información** para el proceso de análisis de datos se utilizó el programa Excel de Microsoft con el cual se organizó la información a través de tablas para ordenar las respuestas y generar los gráficos para el desarrollo.

**3.9. Aspectos éticos**, en la presente investigación se honró los siguientes: Toda la información obtenida para ayuda del desarrollo del trabajo de investigación está correctamente citada, reconociendo los créditos de autoría a cada autor, las encuestas se desarrollaron bajo consentimiento y sin coacción a las respuestas, las entrevistas se realizaron con la previa información a los especialistas y con su aprobación voluntaria, los datos no fueron manipulados y los resultados obtenidos son los correctos y finalmente se respetó la confidencialidad de los participantes.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN:

Gráfico 1 Frecuencia de visita al Centro Histórico de Trujillo 2022.

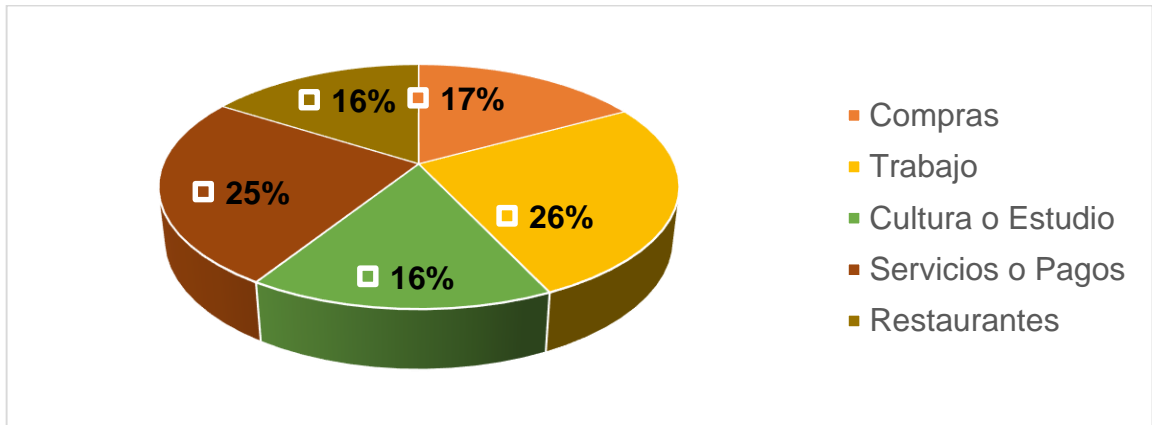


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 32% va al menos una vez por semana, el 18% de la población encuestada visita el Centro Histórico de Trujillo todos los días de la semana, el 25% suele dirigirse más de dos veces por semana; mientras que 14% suelen visitar una vez cada quince días y sólo el 11% respondieron que muy pocas veces; como dice Castillo, C. (2021), en su tesis de postgrado menciona que un centro histórico, es un legado cultural y debería mantener una relevancia en la conciencia colectiva y puesta en valor para los ojos de los visitantes, por esta razón, mientras más demanda de visitas al CHT los ciudadanos se sentirán más orgullosos con respecto a su historia y el legado cultural.



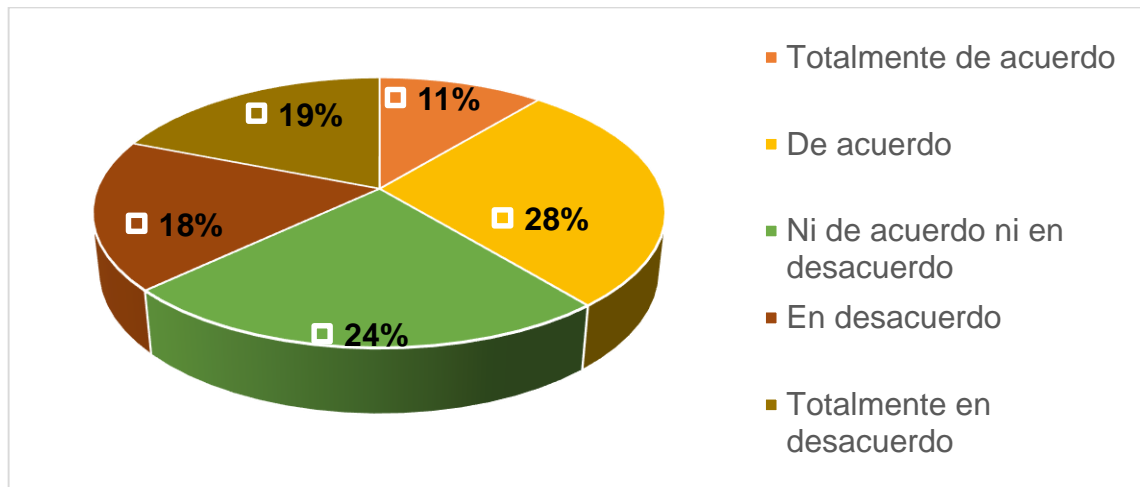
Gráfico 2 Actividades que se suelen realizar con más frecuencia cuando se visita el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Un 26% de la población suele visitar el CHT por trabajo mientras por pagos de servicios o entidades en un porcentaje un 25%, además visitas culturales o estudios y visitas a restaurantes en un 16% cada una y compras un 17% de la población encuestada; es así como menciona World Tourism Organization (2019), describe diferentes tipos actividades que suelen realizarse en los destinos turísticos como es el C.H.T. siendo un atractivo de cultura, ocio, gastronómico entre otras, que impulsan las visitas de turistas y ciudadanos para revitalizar y generar el dinamismo en el centro histórico; con esto, si la frecuencia de visitantes en el centro histórico impulsa más presencia de turistas para disfrutar las diferentes ofertas relacionadas al turismo.

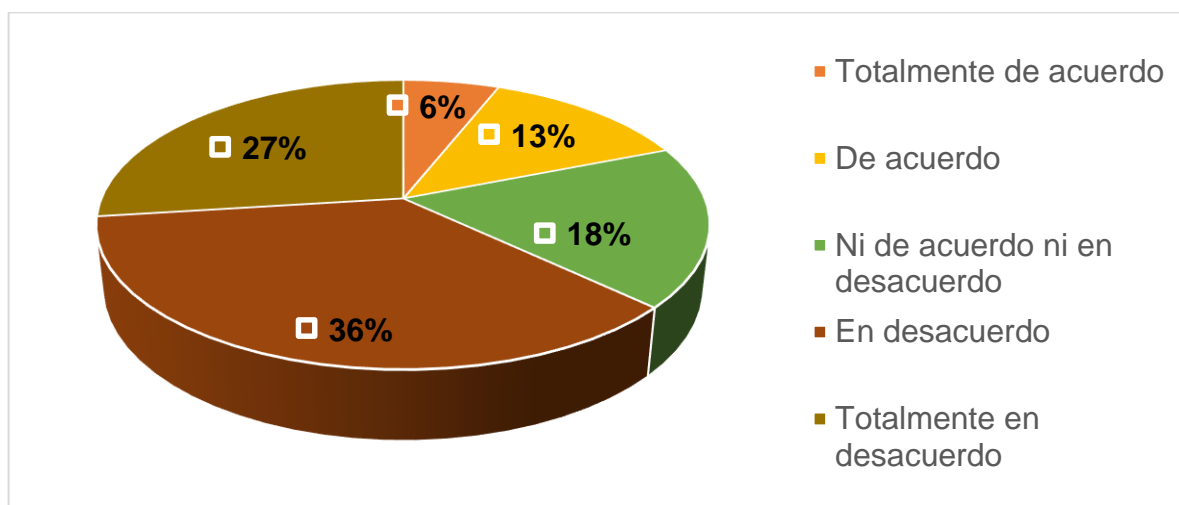
Gráfico 3 Seguridad de caminar sin ser impactado por vehículos motorizados en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 11% de la población encuestada, sostuvo que se sienten totalmente seguros, sin riesgo de ser impactados por cualquier vehículo motorizado en las calles del C.H.T. mientras sólo el 19% se sienten totalmente inseguros; Pérez, R. (2015) en su artículo “el peatón asediado” menciona que la inseguridad que sienten las personas que se desplazan a pie en las calles, donde transitan los vehículos motorizados también, se debe por los conductores que no respetan las leyes de tránsito, como no ceder el paso, ir a altas velocidades o se pasan los altos, por esta razón, la sensación de inseguridad al momento de cruzar las calles del C.H.T. se debe a que hay una desconfianza a los conductores por no respetar las señales de tránsito o por ir a velocidades no permitidas, así mismo Muguerza A. & Silva H. (2021) establecen que a nivel mundial se está poniendo una tendencia de mayor disfrute a la imagen urbana y por esta razón se observa que hay una similitud en el nivel de seguridad que sienten los peatones con la desconfianza que les genera los conductores irresponsables.

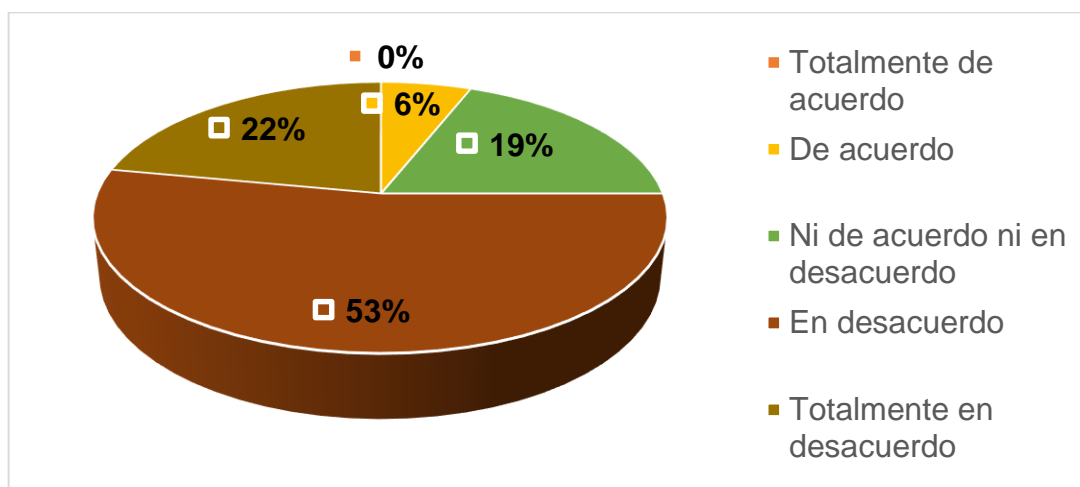
Gráfico 4 Tránsito con bicicleta sin riesgo de accidentes por las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 6% de la población encuestada, estuvieron totalmente seguros de que puede transitar en bicicleta sin riesgo de accidente, el 27% consideró que es totalmente riesgoso y el 36% restante cree que existe una posibilidad de sufrir algún impacto con otro vehículo; es así como Becerra, M. (2016), menciona en su artículo que las personas que deciden cómo funciona la ciudad, no le dan espacios seguros para transitar a los ciclistas, porque no son considerados como un medio de transporte legítimo, a pesar que actualmente el transitar en bicicleta está considerado como un medio de transporte importante, este es un problema al momento de promover una movilidad urbana sostenible, es decir, que al ignorar al ciclista, los conductores de vehículos motorizados no respetan la transitabilidad de los ciclistas; además ONU Habitat (2016) menciona que en los centros históricos, los automóviles, se vuelven ineficientes, porque el desplazamiento se puede realizar de modo peatonal sin problemas en una ciudad de 6km y esto puede aumentar un 70 u 80% si se desarrolla en bicicleta; teniendo en cuenta las teorías y el resultado del gráfico, se aprecia que aún no se tiene espacios seguros para poder transitar con bicicletas en el C.H.T. sin temor de ser impactados, a pesar de que el desplazamiento sobre bicicleta es una propuesta muy importante para que la movilidad urbana sea sostenible.

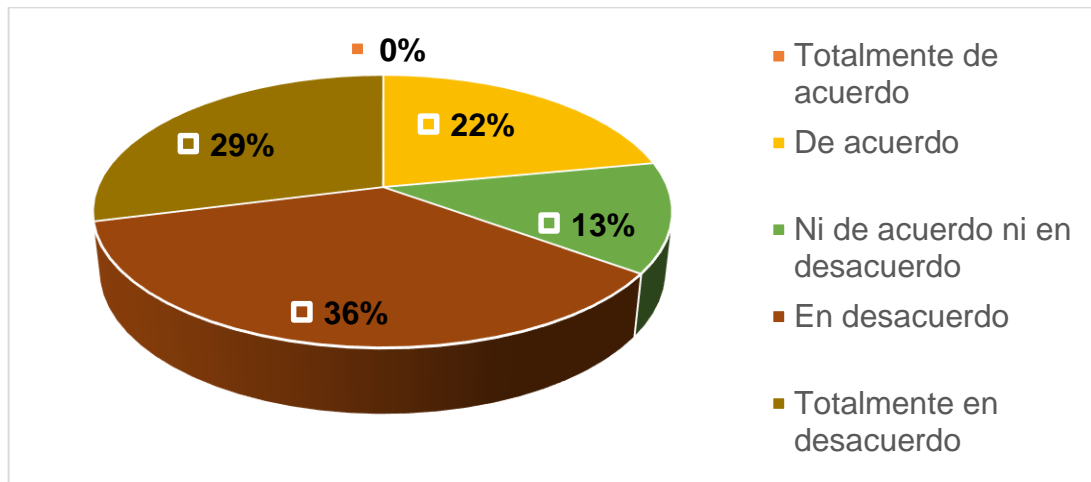
Gráfico 5 Uso de patinetas o scooter en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 53% de la población encuestada, indicó que se encuentran en desacuerdo con el uso de este medio de transporte no motorizado, sólo un 6% de los encuestados si estarían de acuerdo con esta opción y el 22% de la población está totalmente en desacuerdo con que se pueda usar las patinetas o scooter para desplazarse en el C.H.T. como menciona Dans, E. (2022), en su artículo “micro mobility as a key element in cities”, algunas ciudades están apostando en la micro-movilidad, donde se está restringiendo acceso de vehículos motorizados de combustión fósil y generando espacios exclusivos para el transporte por medio de patinetas, bicicletas y scooters, reduciendo así la contaminación, así como recorridos más seguros; por otro lado Rodriguez, M. (2021) en su artículo, propone que la micro movilidad puede ser un elemento muy importante para solucionar el recorrido complementario del primer y último kilómetro, que va después del transporte público; además el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2021), identifica una pirámide en donde los tipos de movilidad dentro de una ciudad óptima, se tiene como la base primordial a los peatones, luego se encontrarán todos los elementos de micro movilidad como bicicleta, scooter, patines y demás; teniendo en cuenta las teorías y resultados se aprecia que no se tiene confianza el uso de la micro movilidad en el C.H.T. por el desconocimiento de estos medios complementarios al transporte público en espacios más cortos.

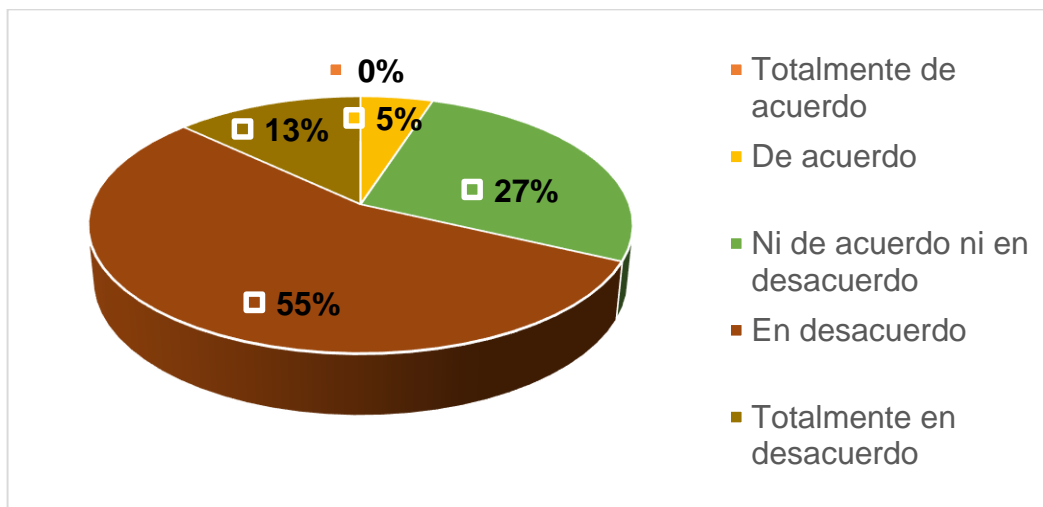
Gráfico 6 Calles con diseño inclusivo para personas con discapacidad motriz en el Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 36% asumió que se encuentra en desacuerdo, en que las calles del Centro Histórico de Trujillo tienen un diseño inclusivo para personas con dificultad motora, el 22% de los encuestados si están de acuerdo que puedan desenvolverse sin inconvenientes en las calles del C.H.T. y el 29% están totalmente en desacuerdo que las calles del centro histórico están diseñadas para el desenvolvimiento de las personas con dificultad motriz; tal y como menciona Espitia, L. & Padilla, A. (2015), en el artículo “la accesibilidad de las personas con discapacidad física en Colombia” hace referencia a que entre los derechos principales de todos los ciudadanos, es el poder transitar sin ninguna restricción u obstrucción para que se puedan desarrollar con libertad e independencia, se puede decir que para las personas con dificultad motora puedan desplazarse sin contratiempos.

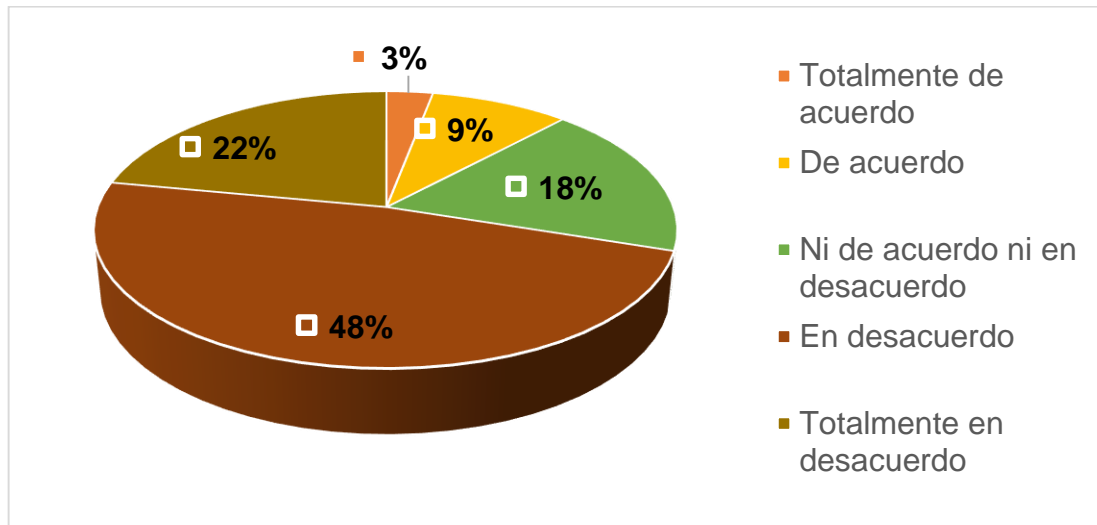
Gráfico 7 Calles acondicionadas para personas con dificultad visual en el Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 55% estuvo en desacuerdo, que las calles del Centro Histórico de Trujillo tienen un diseño inclusivo para que personas con deficiencia visual puedan transitar de manera autónoma y sin peligro, mientras que un 5% si está de acuerdo que si pueden transitar de manera autónoma y sin peligro, es así que, Cereceda, M. & Sánchez, T. (2021), en el artículo “ensamblajes peatonales: los andares a ciegas como prácticas tecno-sensoriales” menciona que el desplazamiento de las personas con deficiencia visual, se apoyaron en los sentidos que aún conservan, como los olores asociados a espacios determinados, además de los sonidos que emiten los vehículos por los motores y finalmente a través del tacto con la texturas en los pisos, donde le indican la dirección y puntos donde deben tener más cuidado como cruces entre veredas y calzadas, en relación a lo mencionado se percibe que en el Centro Histórico de Trujillo no se encuentra completamente adaptado para personas con dificultad visual.

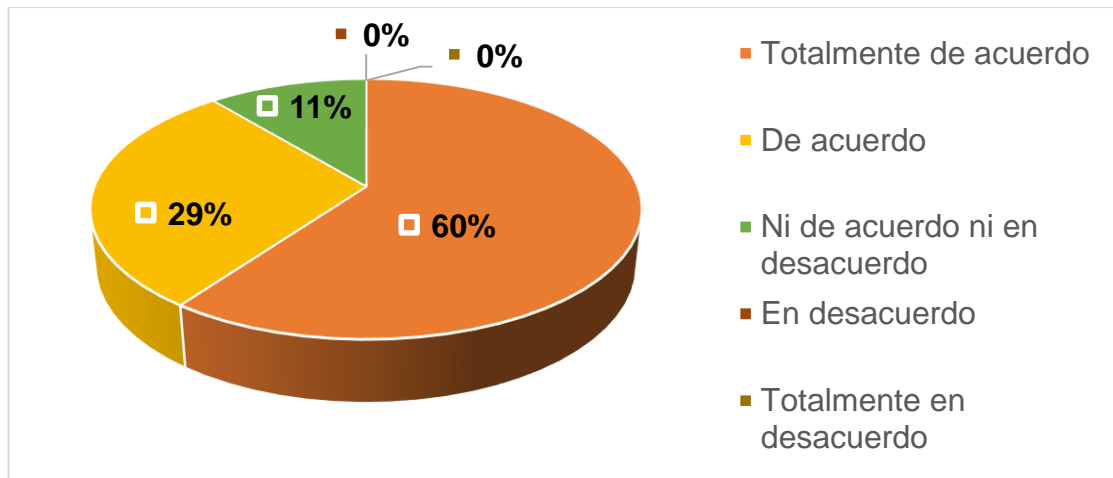
Gráfico 8 Transitabilidad de buses dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 3% está totalmente de acuerdo que deberían transitar buses dentro del centro histórico de Trujillo, mientras un 48% indicó que está en desacuerdo y un 22% está totalmente en desacuerdo que ingresen buses al C.H.T. como menciona Lobo C. et al. (2020), para el transporte a través de buses se debe analizar 4 puntos importantes, la infraestructura de la ciudad, distancia desde el paradero al punto de destino, los usuarios y finalmente la utilidad o beneficio; entonces con relación a la teoría se podría indicar que por la sección de las calles del centro histórico, distancia de los puntos más alejados al anillo vial como la av España, poco uso residencial y poca necesidad dentro del centro histórico se refleja en el desacuerdo de los encuestados a que, el transporte público, transite dentro del centro histórico.

Gráfico 9 Paraderos inteligentes en el Centro Histórico de Trujillo 2022.

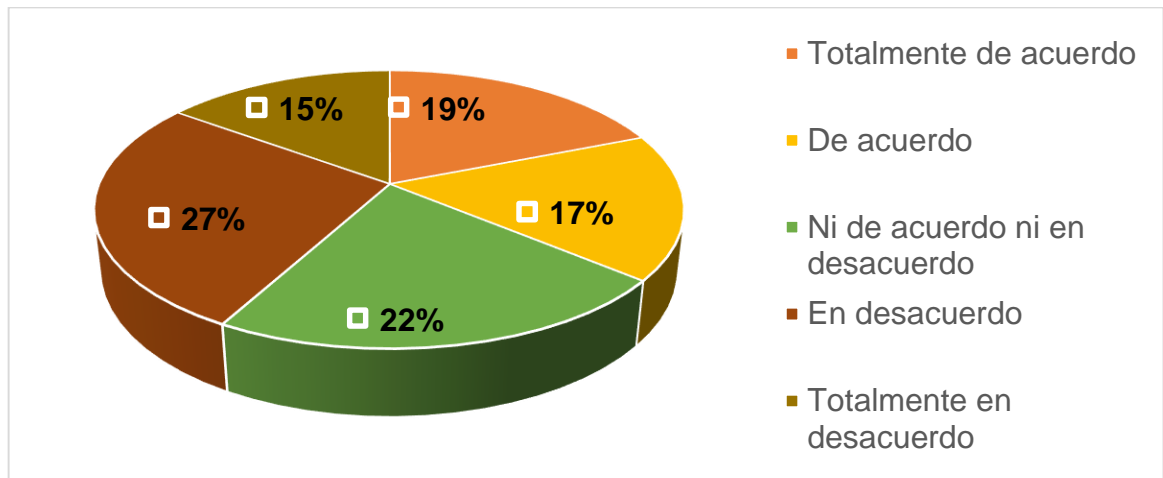


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Un 60% de la población encuestada estuvo totalmente de acuerdo, que deben tener paraderos inteligentes en el C.H.T. además el 29% de personas encuestadas están de acuerdo, mientras el 11% precisó que está ni de acuerdo ni desacuerdo; tal y como menciona Saldaña, J & Peralta, O. (2019) la implementación de paraderos inteligentes, consiguen reducir los tiempos de recorridos del transporte público, mejora la satisfacción de los usuarios y una disminución importante en papeletas; con respecto a esta teoría y los resultados se ve una relación en la aceptación de un sistema de paraderos inteligentes, que mejoraría la experiencia al uso de los buses urbanos, teniendo los horarios de llegada y salida de las unidades de los vehículos de transporte masivo generando un orden en el C.H.T.



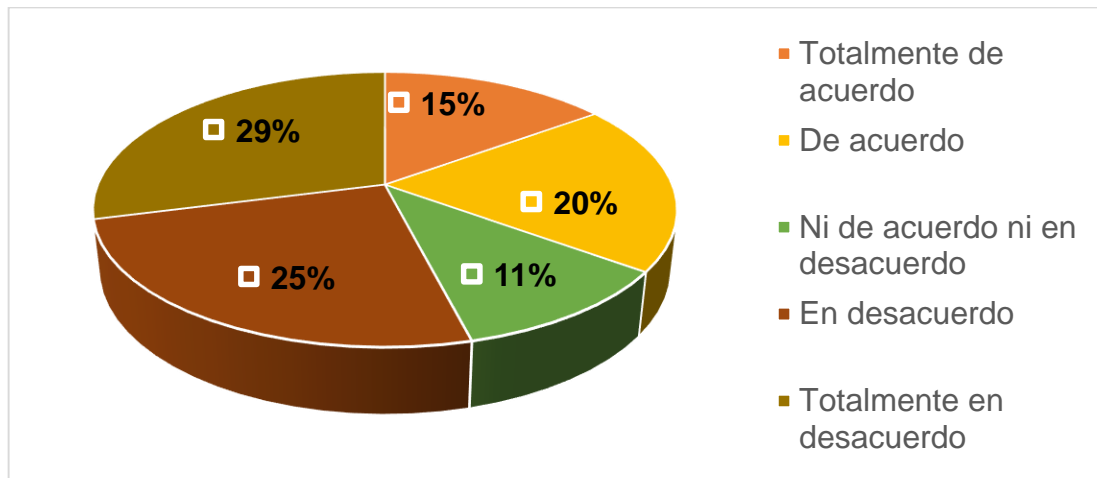
Gráfico 10 Esquinas y pasos peatonales adecuados en el Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 19% de la población encuestada está totalmente de acuerdo, que el área de la vereda, martillos en esquinas y pasos peatonales están adecuados para la concentración de movimiento de personas, el 17% están de acuerdo, el 22% indicó que está ni de acuerdo ni desacuerdo, un 27% está en desacuerdo y un 15% está totalmente en desacuerdo, tal como menciona Perez (2019) el buen estado del pavimento, la ausencia de elementos móviles en la vereda, y menos distancia en la sección vial reduce los riesgos de los peatones con esto se puede indicar que el espacio que se necesita para mejorar el flujo debe ser libre, exclusivo para el tránsito y la distancia en el cruce peatonal no debe ser muy amplia para con esto reducir los riesgos de ser siniestrados por algún vehículo motorizado.

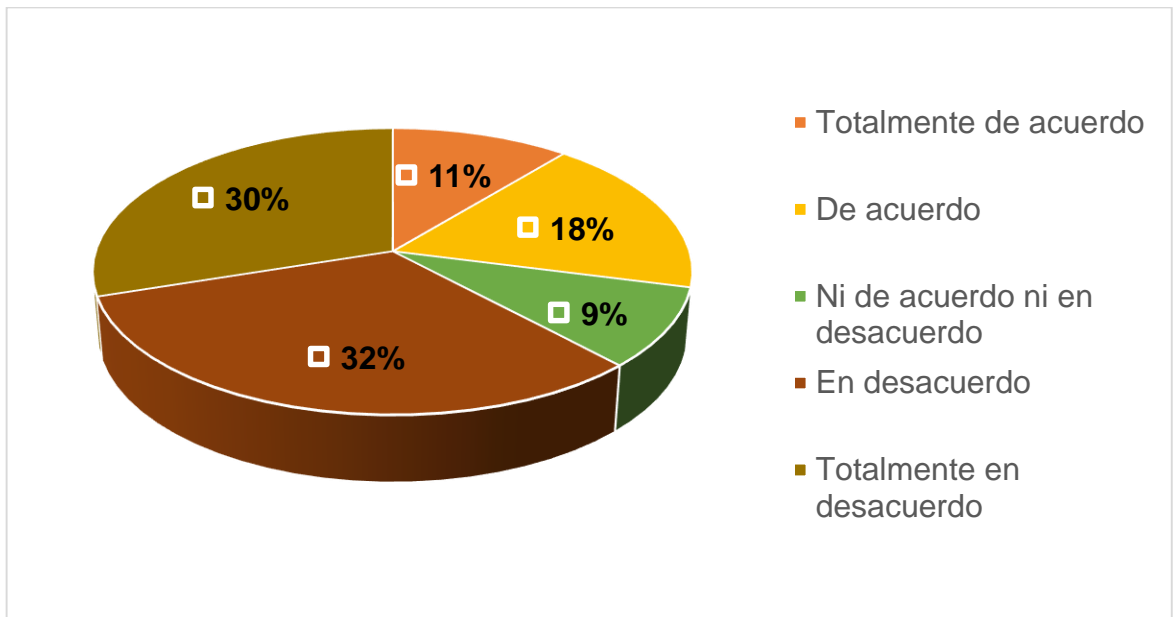
Gráfico 11 Veredas adecuadas para el desplazamiento peatonal dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 15% está totalmente de acuerdo que son suficientes, el 20% está de acuerdo que las veredas tienen las dimensiones suficientes para un buen desplazamiento, pero el 25% está en desacuerdo y el 29% totalmente en desacuerdo; así como menciona el MCVS (2021) que el diseño de las veredas debe ser amplia, para que permitan a más personas desplazarse de forma peatonal, cómoda, segura y disfrutando del paisaje durante su recorrido y que las calles cuenten con infraestructura adecuada como paraderos y ciclo parqueaderos que impulsen los desplazamientos sostenibles y el uso de los diferentes modos de movilidad con esto se puede identificar que se debe tener un espacio lo suficientemente amplio para desarrollar los desplazamientos libres, seguros y todas las actividades que sean necesarios para los usuarios.

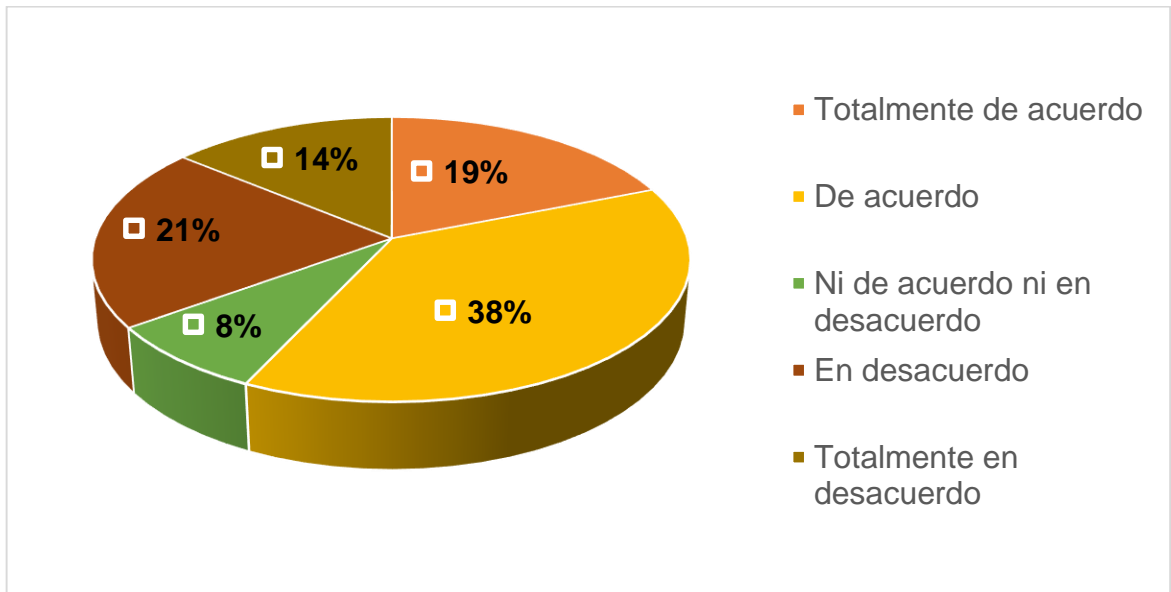
Gráfico 12 Contenedores de basura para las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 11% de la población están totalmente de acuerdo que la cantidad de contenedores es suficiente mientras el 32% está en desacuerdo con la cantidad de contenedores y el 30% está totalmente en desacuerdo; para suplir la necesidad de todo el Centro Histórico de Trujillo, es así que Moran (2020) indica que la acumulación de residuos sólidos en la ciudad, se debe a que las municipalidades, no brindan el servicio adecuado para la disposición de estos residuos, en el recojo y contenedores, afectando a pobladores y el paisaje urbano de la ciudad; esto se puede entender, que hace falta elementos para la contención adecuada de los residuos que logren abastecer todas las calles del C.H.T.

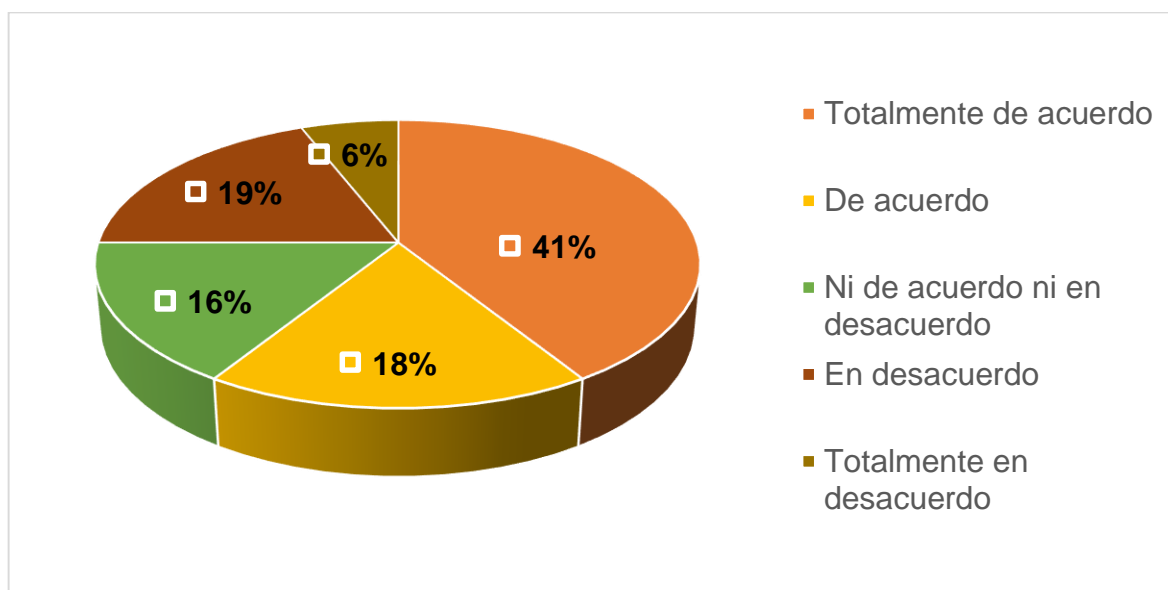
Gráfico 13 Iluminación de las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 19% de la población encuestada está totalmente de acuerdo que la iluminación existente es suficiente para las calles del C.H.T. y el 38% está de acuerdo, aunque el 14% está en total desacuerdo y el 21% está en desacuerdo con la cantidad de iluminación; siendo la sensación que no está correctamente iluminado. Loayza (2022) menciona que la iluminación en los espacios públicos debe tener un correcto diseño y no puede ser aislada, la planificación y percepción puede conseguir un cambio importante en la ciudad; es decir con los resultados obtenidos en la sensación de iluminación con relación a la teoría se entiende que hay gran parte del C.H.T. que se encuentra con la iluminación adecuada para disfrutarla en los horarios nocturnos.

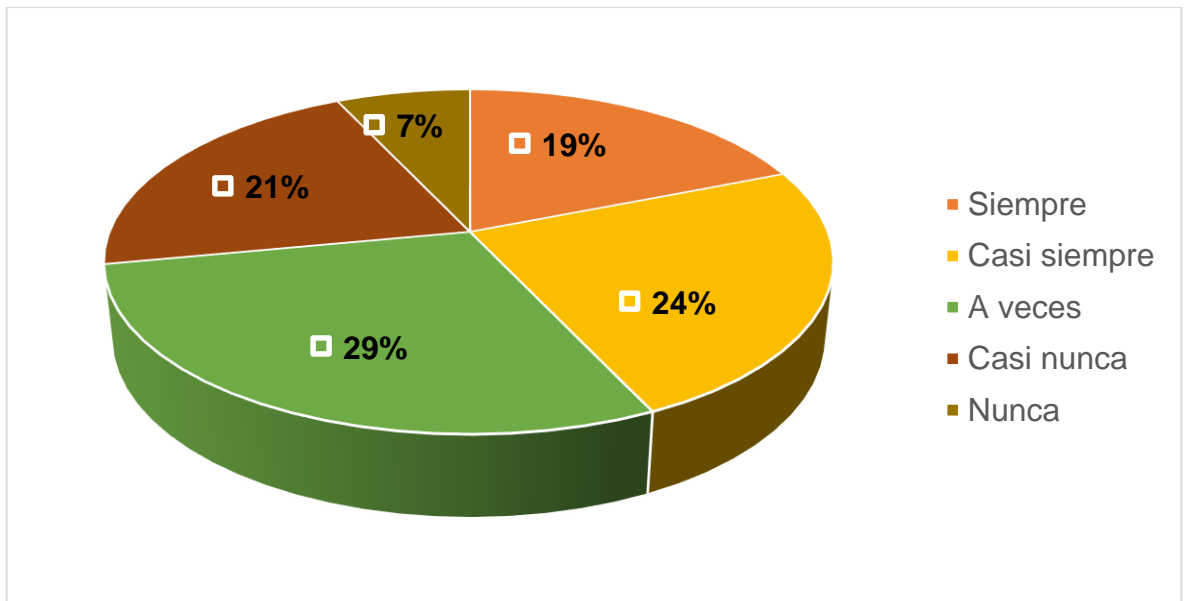
Gráfico 14 Traslado de vehículos estacionados en zonas rígidas al depósito municipal dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 41% de la población encuestada está totalmente de acuerdo de que se remolque al depósito municipal a los vehículos estacionados en zonas rígidas y el 18% está de acuerdo, aunque el 19% está en desacuerdo y el 6% mantiene una postura de total desacuerdo; en el caso de la MPT (2019) indica que las zonas rígidas están prohibido el estacionarse los 7 días de la semana, las 24 horas del día sin importar que sea feriado con el fin de permitir el flujo y evitar congestionamiento en las calles reduciendo la contaminación ambiental por ruido y smog; relacionando la teoría con las respuesta obtenidas se ve una aprobación de medidas severas a malos conductores que infringen las reglas ya definidas.

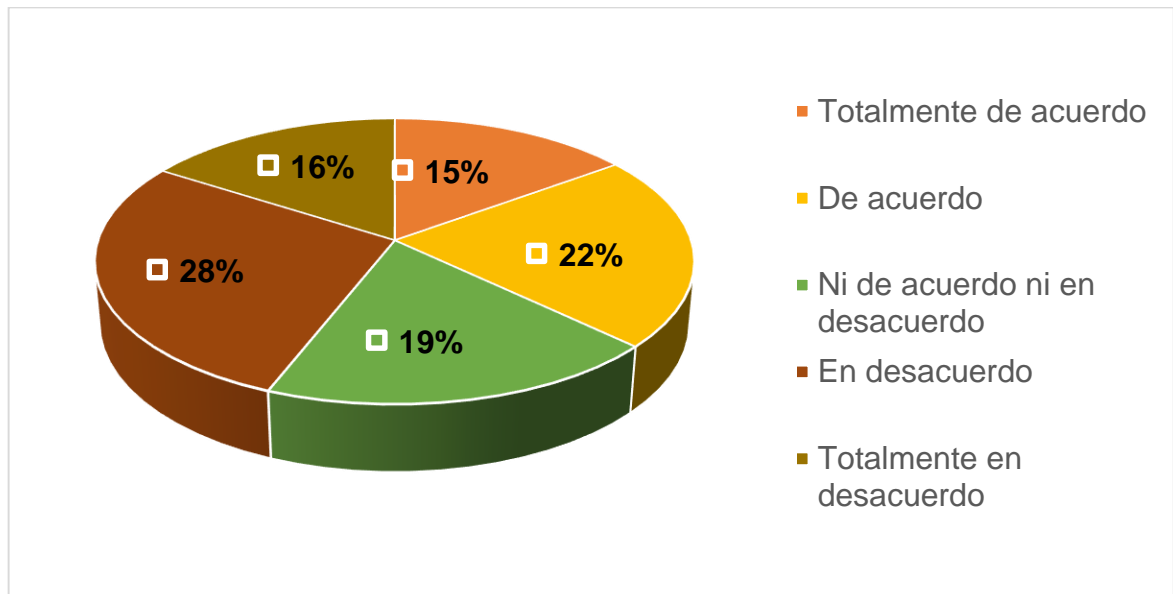
Gráfico 15 Estacionamiento en las calles del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 19% de la población indicó que siempre puede conseguir un espacio para estacionarse y el 24% de la población indica que casi siempre puede conseguir estacionarse dentro del C.H.T. el 29% indicó que a veces puede conseguir y sólo el 7% indicó que nunca puede lograr estacionarse; comparando con la teoría de Bernabe (2018) que siendo un problema el tener pocos estacionamientos dentro del centro histórico de Chimbote los conductores en hora picos pueden tomarse entre 20 a 40 min buscando como conseguir un espacio para estacionarse y la aplicación de estacionamientos verticales serían una gran solución en lugares donde no podrían abastecer de manera horizontal y comparando la teoría con los resultados obtenidos se puede indicar que aunque no es muy complicado conseguir un espacio para estacionarse esto podría empeorar si no se aplica alguna solución.

Gráfico 16 Condiciones de los estacionamientos para la demanda de plazas de estacionamiento dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.

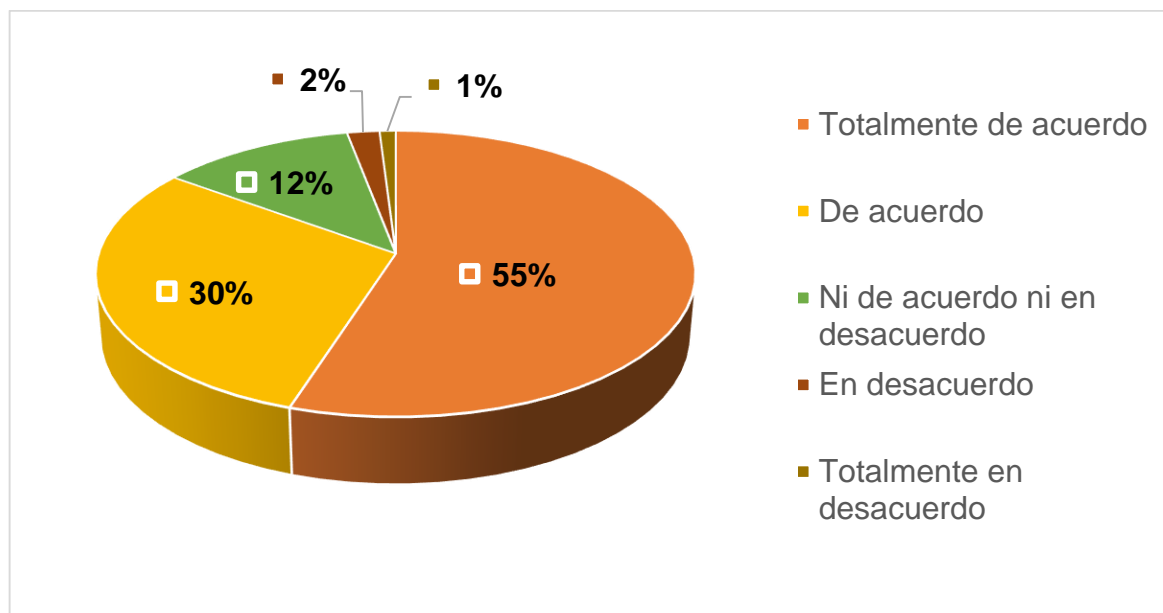


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 15% de la población está totalmente de acuerdo con la condición física de los espacios de estacionamientos, además el 22% está de acuerdo con la condición de estacionamientos mientras el 28% de la población encuestada está en desacuerdo y el 16% estuvieron totalmente en desacuerdo; es así que Macea (2017) menciona que se debería generar una reglamentación para el uso adecuado de los espacios para estacionarse, donde por el costo, sea menos atractivo el usar vehículos de forma particular y esto reduzca la demanda de parqueo en lugares más concurridos; por esta razón si existiera una reglamentación especial en el C.H.T. sobre el costo de parqueaderos, sería menos atractiva para los conductores de vehículos privados y se evitaría el uso masivo de vehículos permitiendo que sea mucho más atractivo a los turistas.

En el caso de las encuestas sobre las actividades turísticas dentro del centro histórico de Trujillo se obtuvieron estos resultados.

Gráfico 17 Acceso a las atracciones turísticas dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022.

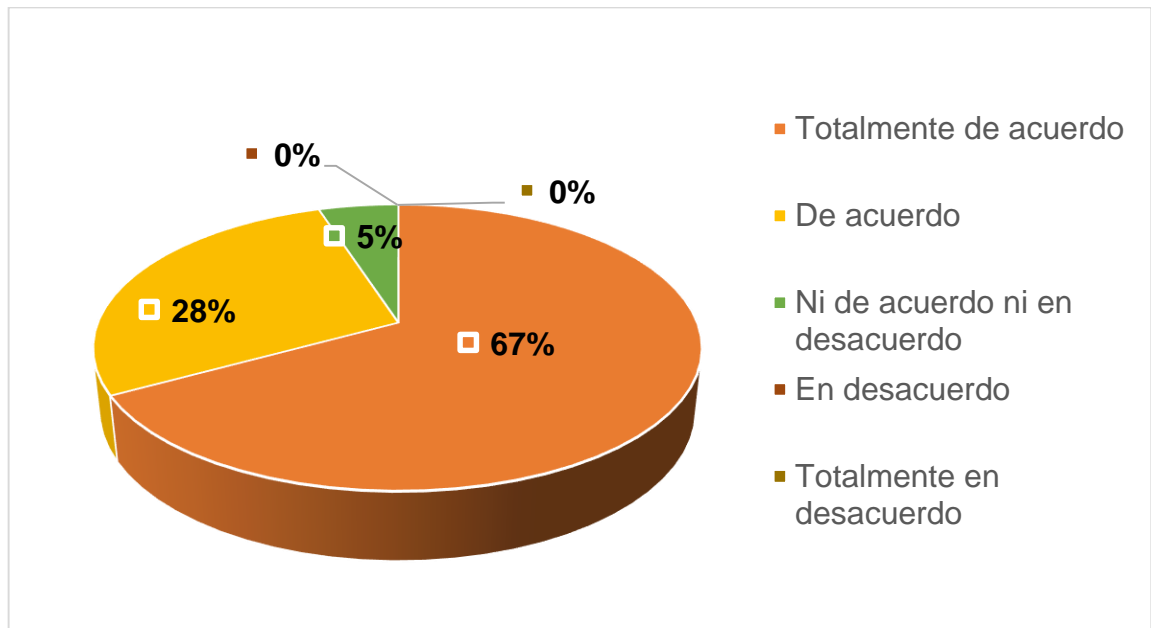


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 55% de la población estuvieron totalmente de acuerdo que tienen un acceso sencillo a las atracciones turísticas dentro del Centro Histórico de Trujillo mientras sólo un 1% de la población encuestada mantuvieron que tienen una gran dificultad de accesibilidad; tal como menciona Orduña (2020) la participación de los representantes de la parte administrativa de la ciudad con la inversión en los espacios públicos y atracciones junto con las empresas que complementan la oferta turística para que los visitantes tengan una experiencia excelente referente a los atractivos incrementando la calificación y reputación como destino turístico; es decir con una buena participación de estos actores permitirán que el turismo sea muy accesible para todos.



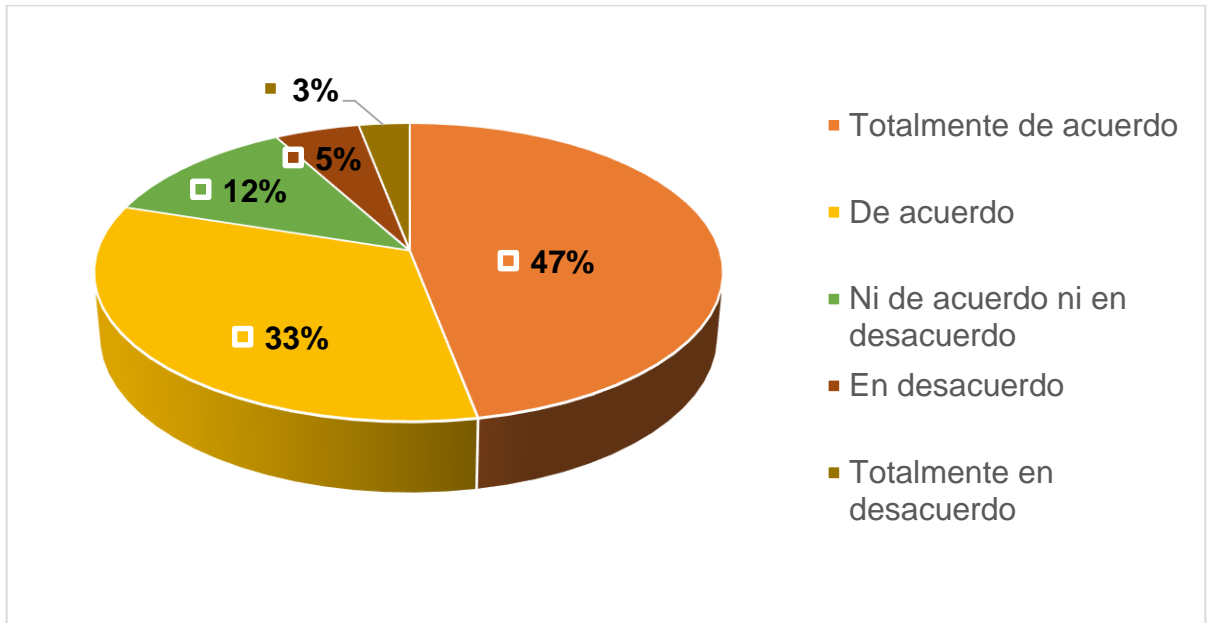
Gráfico 18 Señalización y ubicación de las atracciones turísticas en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 67% de la población encuestada estuvo totalmente de acuerdo en que en el C.H.T. debería tener señalización para poder ubicar con mayor facilidad las atracciones turísticas y con el 28% que sólo están de acuerdo con la infografía de dónde se encuentran las atracciones turísticas para la identificación de las actividades que pueden realizar los turistas y trujillanos; Municipalidad de San Antonio (2018) Indica el uso de señáleticas de información para el turismo en el Centro Histórico, con ello las personas de la nación como de otros países puedan tener una mejor visual de cada lugar turístico de una forma eficaz, mencionando con la teoría da a conocer que va a mejorar el Centro Histórico con más señalizaciones.

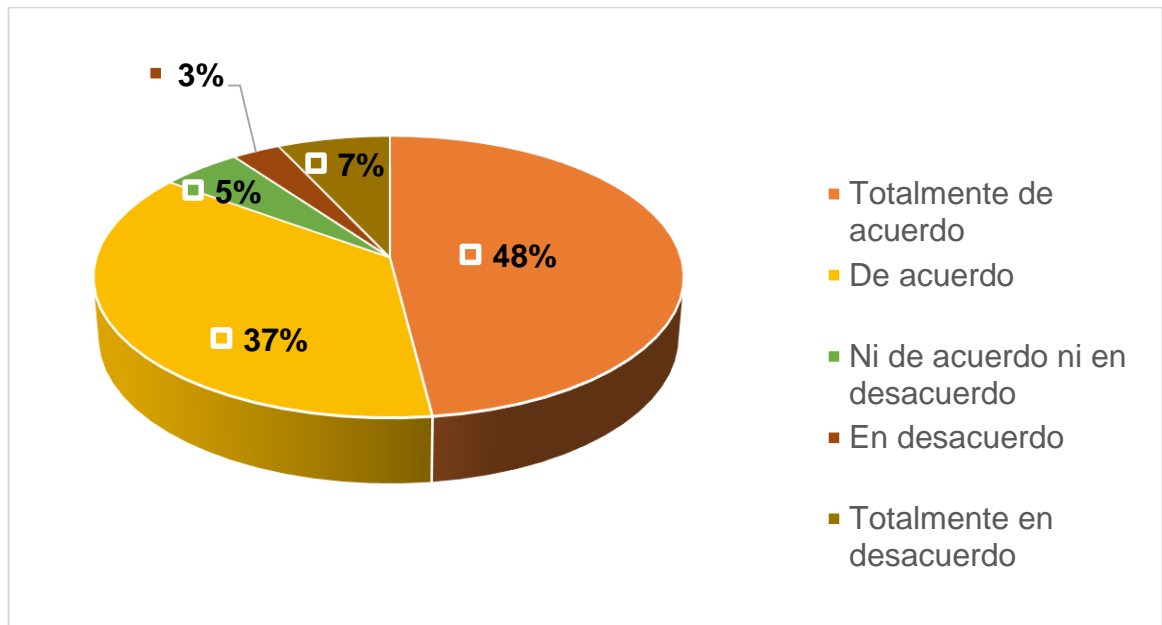
Gráfico 19 Importancia de un guía o asesor turístico para conocer el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 47% de los encuestados están totalmente de acuerdo que es importante un guía o asesor turístico para conocer el C.H.T. Así como el 33% está de acuerdo, sólo un 5% está en desacuerdo y un 3% sostiene que es totalmente innecesario. Veloso A. & Queirós A.(2019) Menciona que el guía nacional como el guía regional es un profesional que tiene una función en explicar o enseñar a los turistas en cada atractivo cultural, como los museos, palacios y monumentos nacionales, brindando información histórica y cultural de cada lugar para que cada turista entienda mejor los lugares visitados, con esto cabe a resaltar que es necesario un guía turístico para que puedan comprender la visita y pueda disfrutar su visita.

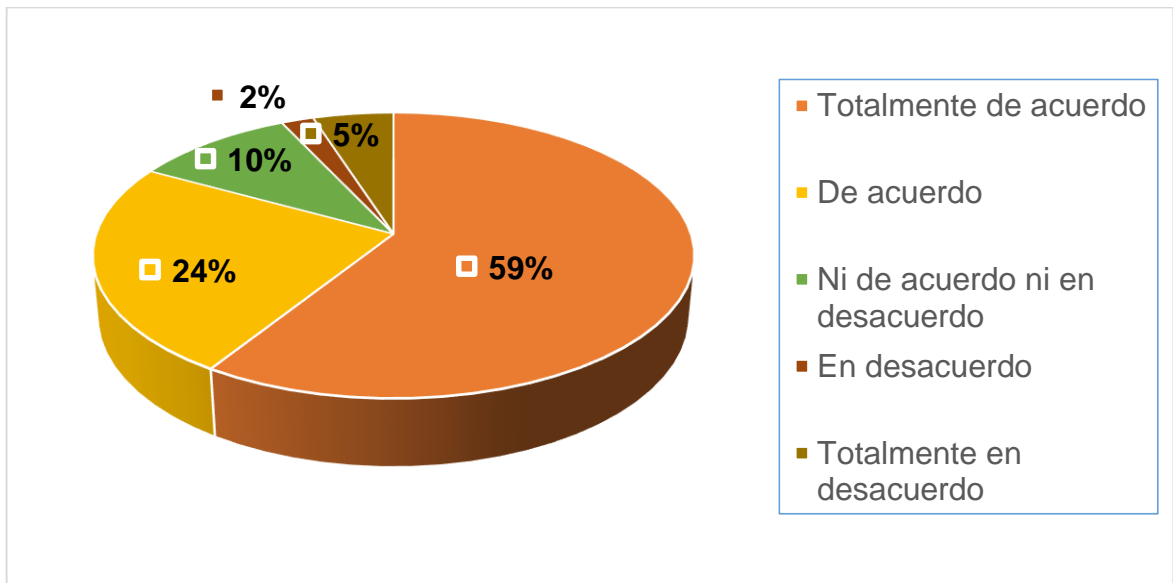
Gráfico 20 Paquetes turísticos dirigidos a conocer el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 48% de la población estuvo totalmente de acuerdo de que los paquetes turísticos están destinados a conocer el C.H.T. además el 37% está de acuerdo en que los paquetes relacionados al turismo se enfocan en el centro histórico y sólo el 7% asume que está en total desacuerdo que suceda esto. Neyra (2019) Da a conocer un análisis de los paquetes turísticos que brindan las entidades de turismo, dando importancia también a personas con edad avanzada teniendo opciones más definidas, así mismo se da a conocer con ello para saber en la actualidad como están compuestas los servicios turísticos. Comparando con la teoría se aprecia que los paquetes turísticos están consolidados para poder aportar y ayuda a conocer todos los lugares que puedan conocer en los atractivos culturales.

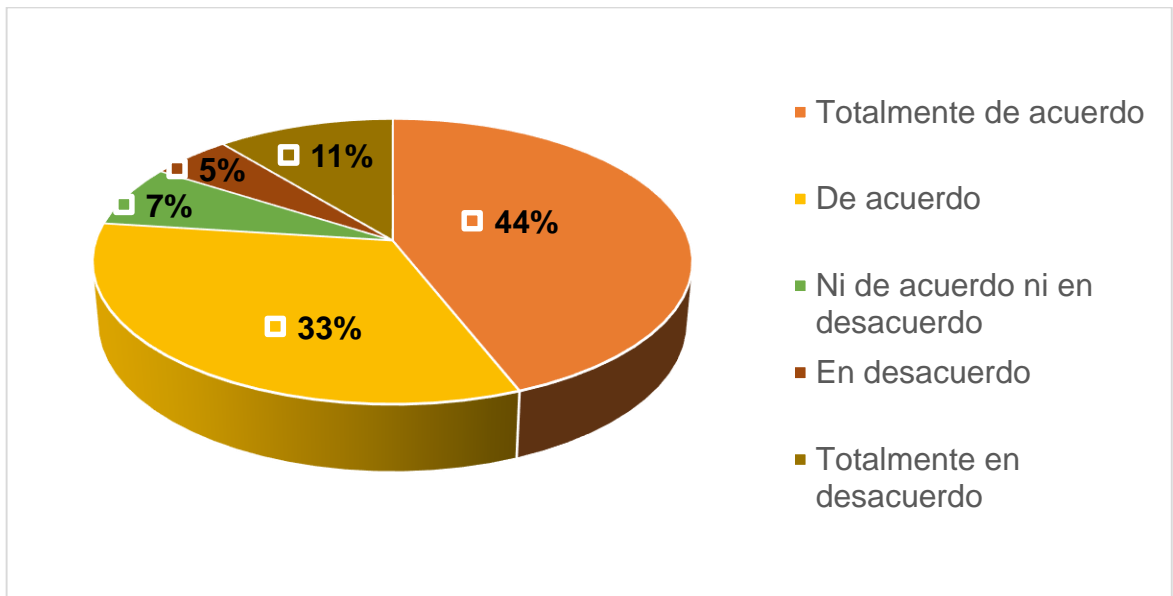
Gráfico 21 Intervención de las empresas privadas en el turismo dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 59% respondieron que están totalmente de acuerdo con la participación de las empresas privadas para impulsar el sector turismo mientras, sólo el 5% considera estar totalmente en desacuerdo. Aguilar A. Ferrusca F. Ramírez C. y Maya J. (2021) Mencionan que la intervención del sector privado ayuda a consolidar una importante causa para poder influenciar por la parte del turismo especialmente para el Centro Histórico, conectando con la teoría ayuda que el sector turístico pueda mejorar en nuevos proyectos a futuro como en sus distintos lugares que visiten los turistas.

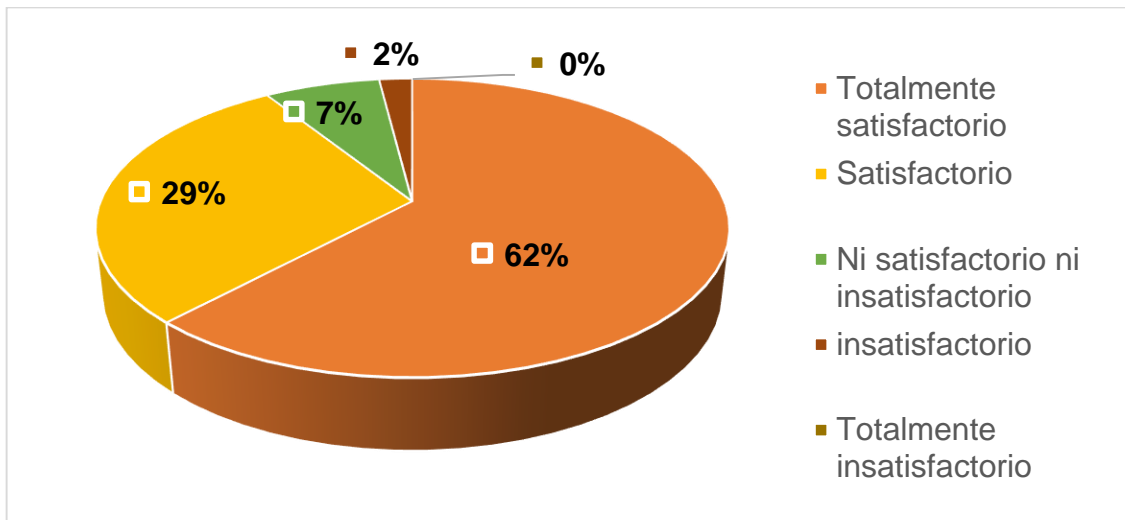
Gráfico 22 Empresas involucradas en impulsar expresiones culturales en las casonas del Centro Histórico de Trujillo 2022.



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 44% está totalmente de acuerdo junto con un 33% de la población encuestada están de acuerdo que las empresas tendrían que impulsar ciertas actividades turísticas en las casonas del C.H.T.

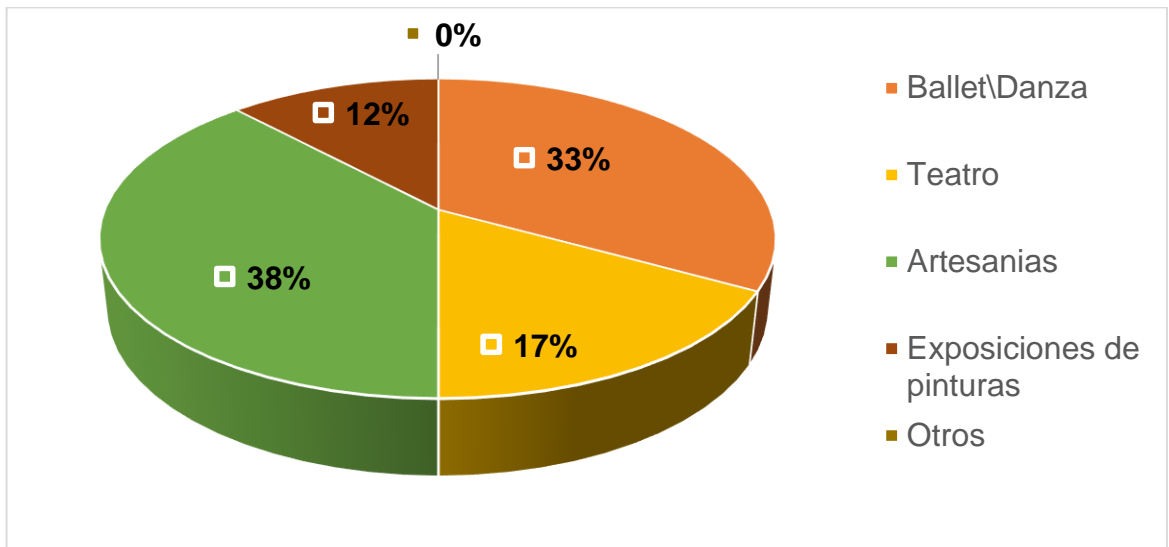
Gráfico 23 Satisfacción en visitas a los centros culturales en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 62% respondieron que su nivel fue totalmente satisfactoria la visita a los centros culturales en el C.H.T. el 29% estuvo satisfecha de su visita a los centros culturales y sólo el 2% indicó que estaba insatisfecha con la visita en los centros culturales; Prat J. y Cànoves G. (2017) hablan que el turismo cultural conlleva a sus recursos turísticos en el centro de la ciudad, buscando la satisfacción de los turistas en los distintos atractivos culturales. Comparando con la teoría se busca la satisfacción de los usuarios en cada lugar del Centro Histórico.

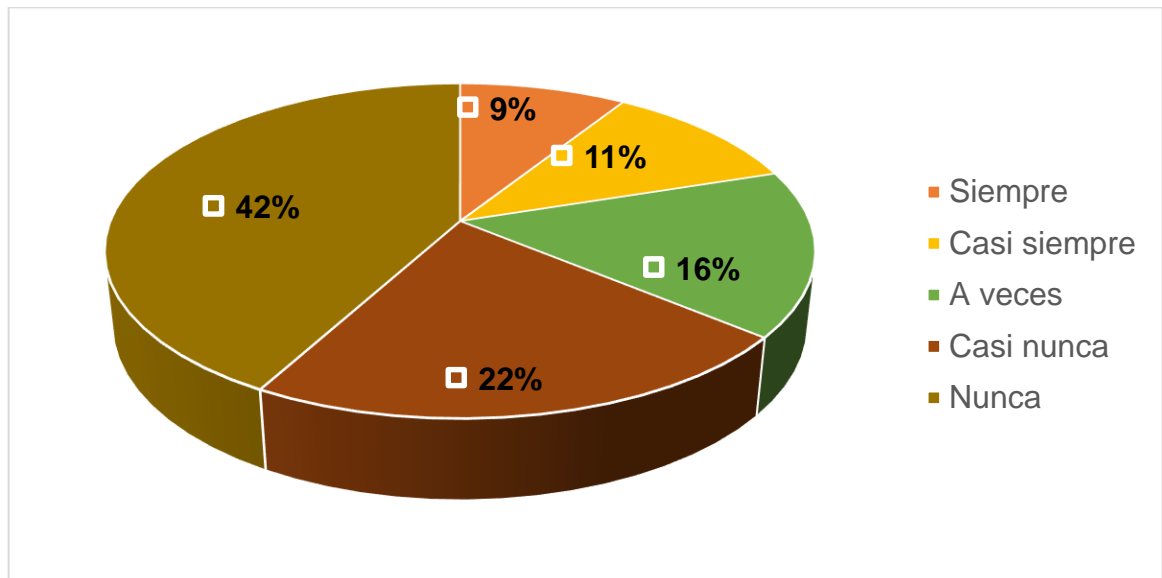
Gráfico 24 Expresión artística suelen asistir en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Las actividades turísticas más asistidas son las artesanías con un 38% y el ballet o danzas con un 33% mientras el teatro se posiciona con 17% en la tercera expresión más visitada en el C.H.T. y sólo el 12% indicó que asistían a exposiciones de pinturas. Morillo M. (2011) da a conocer en la encuesta realizada, un porcentaje de los pobladores tanto urbano como rural, para poder verificar los distintos lugares que son visitados como el teatro, danza, música, ferias artesanales, obras de arte, etc. Relacionando con la teoría se da a conocer las distintas actividades culturales que puedan visitar los turistas.

Gráfico 25 Frecuencia a las visitas de teatros y museos en el Centro Histórico de Trujillo 2022.

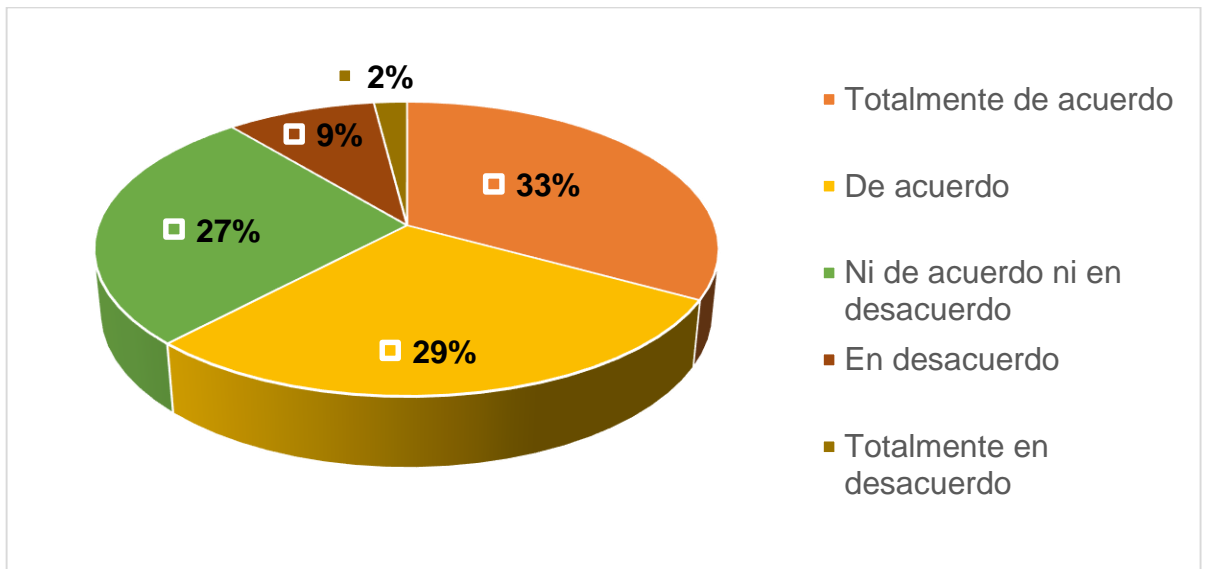


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 9% siempre suele ir a los teatros y museos en el centro histórico de Trujillo, el 11% casi siempre, mientras el 42% de los encuestados nunca suelen ir. INEI (2019) Dado a su estudio en el organismo de turismo, es indispensable un trabajo de las actividades turísticas. En ello se concentra en sus formas y su clasificación, en el entorno a evolucionado dando una gran extensión en su estructura, siendo importante hoy en día cada experiencia de los distintos lugares que se puedan visitar, con ello se da a conocer los factores para que influya en sus actividades y se logró conseguir un gran número de turistas en cada uno de los atractivos culturales, mencionando con la teoría se da a conocer que los que cada vez va mejorando su estructura de los lugares turísticos y aumentaría las visitas.



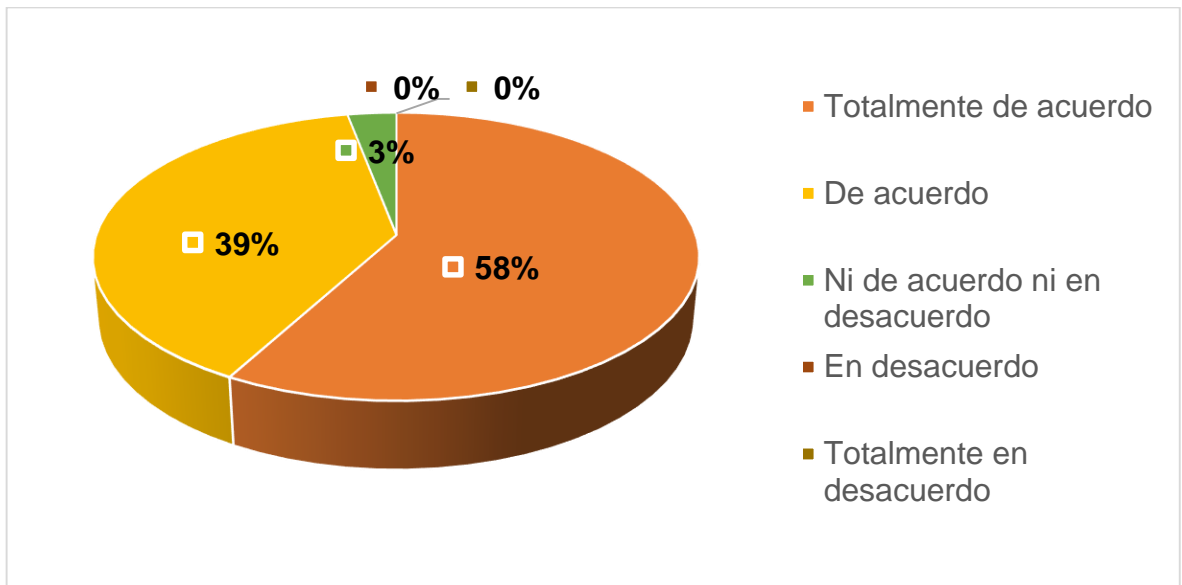
Gráfico 26 Promoción en redes sociales, radio y televisión aumenta la participación en actividades turísticas del Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 33% está totalmente de acuerdo en que la promoción en redes sociales y medios de comunicación sobre las actividades turísticas, incrementará la participación masiva de turistas y trujillanos además el 29% está de acuerdo que pueda aumentar las visitas, aunque el 9% se encuentra en desacuerdo y el 2 % está totalmente en desacuerdo. Gómez N. (2010) Menciona que en el turismo es una industria que ha crecido en cada año, mostrando sus atractivos culturales para que pueda crecer la cantidad de usuarios y dando a conocer una importancia de utilizar las redes como una herramienta extensiva, haciendo llegar a cada persona, dando un plan de Desarrollo Turístico planteando ideas audiovisuales que sean atractivas mostrando cada lugar que puedan visitar. Comparando con la teoría, las redes audiovisuales van a potenciar la llegada de más personas para los distintos atractivos turísticos.

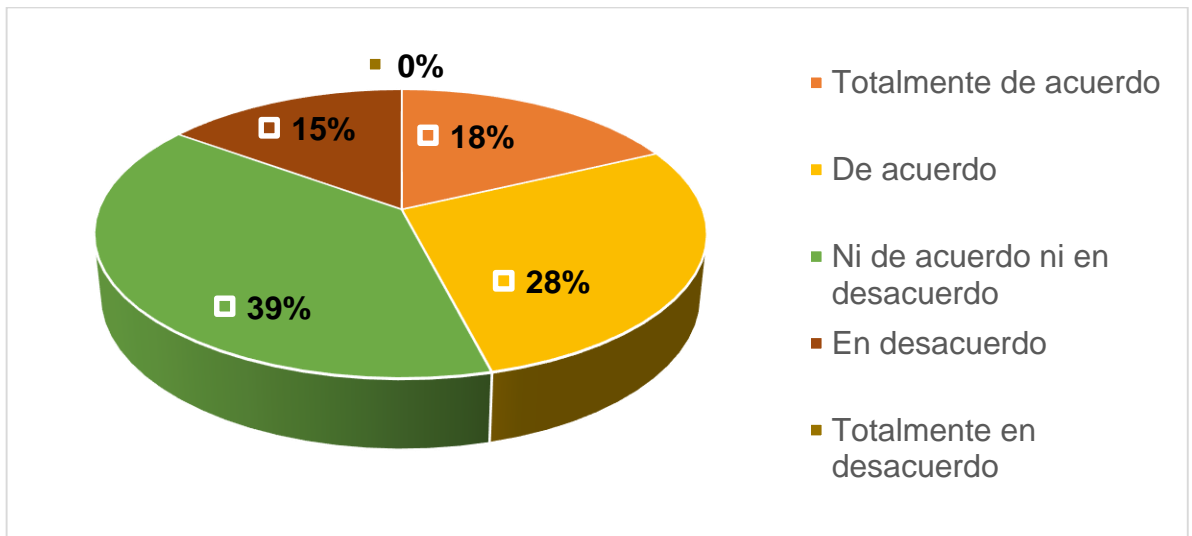
Gráfico 27 Conflicto vial por vehículos de los comensales de restaurantes y salones en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Cuando se cuestionó a los encuestados sobre su opinión si existía un conflicto vial ocasionado por los vehículos particulares de los comensales de los restaurantes y salones el 58% estaba totalmente de acuerdo que así era mientras el 39% está de acuerdo y solamente el 3% no está de acuerdo ni en desacuerdo. Tirado J. (2018) menciona en su tesis que el comercio informal influye de una forma negativa en el Centro Histórico de Trujillo, ocasionando un problema peatonal y vehículos, identificando a los puestos que hay de negocios en las calles obstruyendo el paso y encontrado mayormente en los jirones como avenidas, además provocan una mala imagen, grave contaminación auditiva, visual y del ambiente. Relacionando con la teoría se aprecia que los negocios informales causan un problema tanto a las personas como a los vehículos en el Centro Histórico.

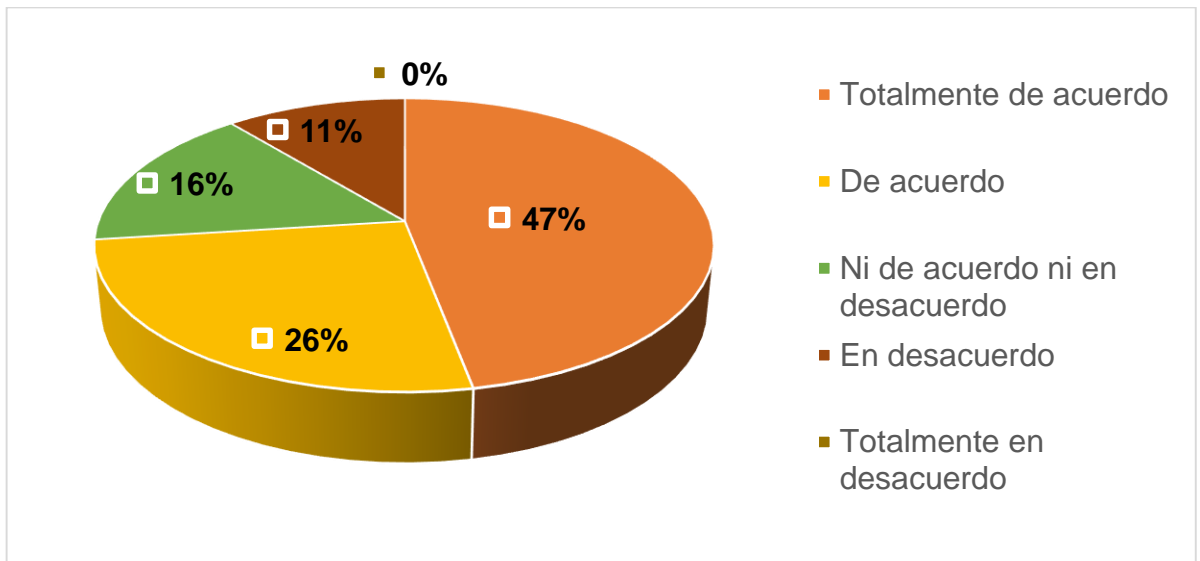
Gráfico 28 Accesibilidad a la comida tradicional en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 18% de la población encuestada, está totalmente de acuerdo en que es muy accesible encontrar comida tradicional en el C.H.T. el 28% está de acuerdo en que es sencillo conseguir platillos tradicionales de Trujillo, aunque una mayor parte de los encuestados siendo el 39% no están de acuerdo ni en desacuerdo.

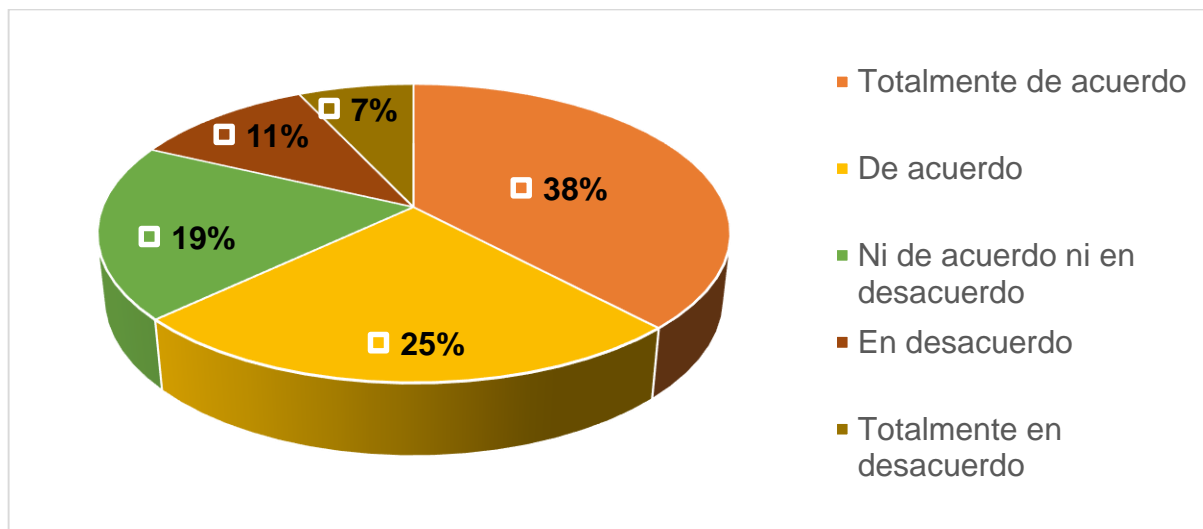
Gráfico 29 Importancia de los negocios de artesanía y arte en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 47% de la población indica que está totalmente de acuerdo en que los negocios de artesanías y arte deben estar dentro del C.H.T. son de importancia para el turismo también el 26% está de acuerdo mientras el 16% no está de acuerdo ni en desacuerdo y sólo el 11% está en desacuerdo. Esquerria R. (2020) Habla en su tesis que se logra observar una importante definición en la artesanía en el Centro Histórico de Lima y el gran ingreso que genera, ayudando que los turistas sean atraídos por su arte, historia y cultura, relacionado con la teoría hace conocer que la artesanía en el Centro Histórico es importante ya que potenciará la llegada de más turistas.

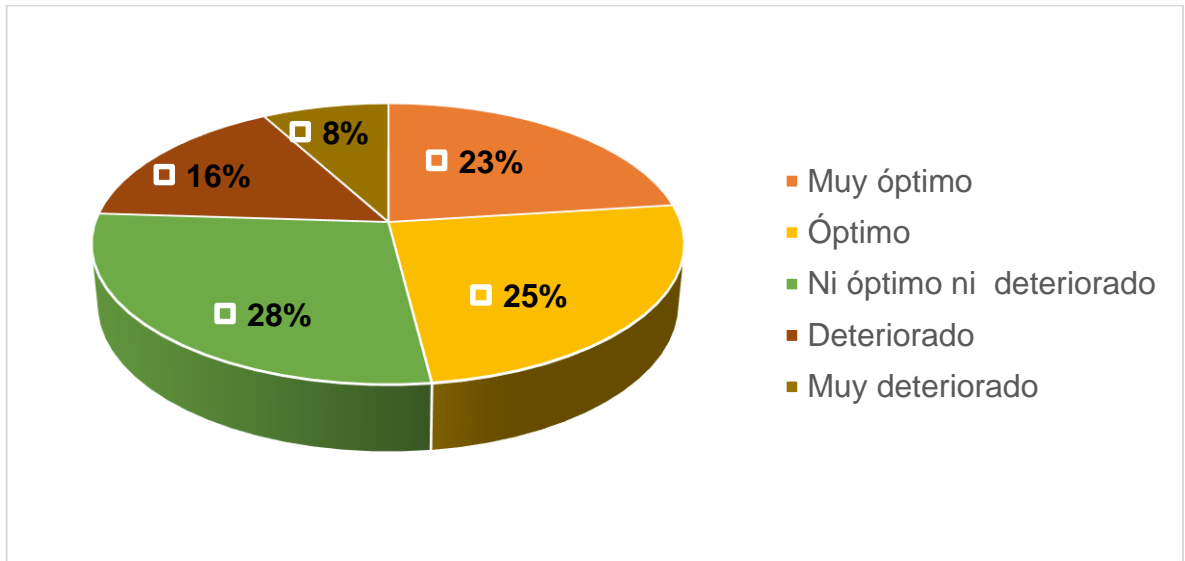
Gráfico 30 Atracción generada por las ferias artesanales en el Centro Histórico de Trujillo 2022



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 38% están totalmente de acuerdo con que las ferias artesanales dentro del C.H. generarían una atracción de visitas, además del 25% que está de acuerdo; aunque el 11% está en desacuerdo y el 7% totalmente en desacuerdo; es así que Hernandez (2011) menciona que cada territorio en el planeta tiene características identitarias expresadas a través de artesanías que muestran parte de la herencia cultural y la venta de estos elementos en ferias impulsa a la economía de los mimypes, por esta razón se puede apreciar la aprobación de las ferias en el CHT para mostrar parte del legado cultural hecho en elementos de souvenir.

Gráfico 31 Estado físico de las casonas dentro del Centro Histórico de Trujillo 2022

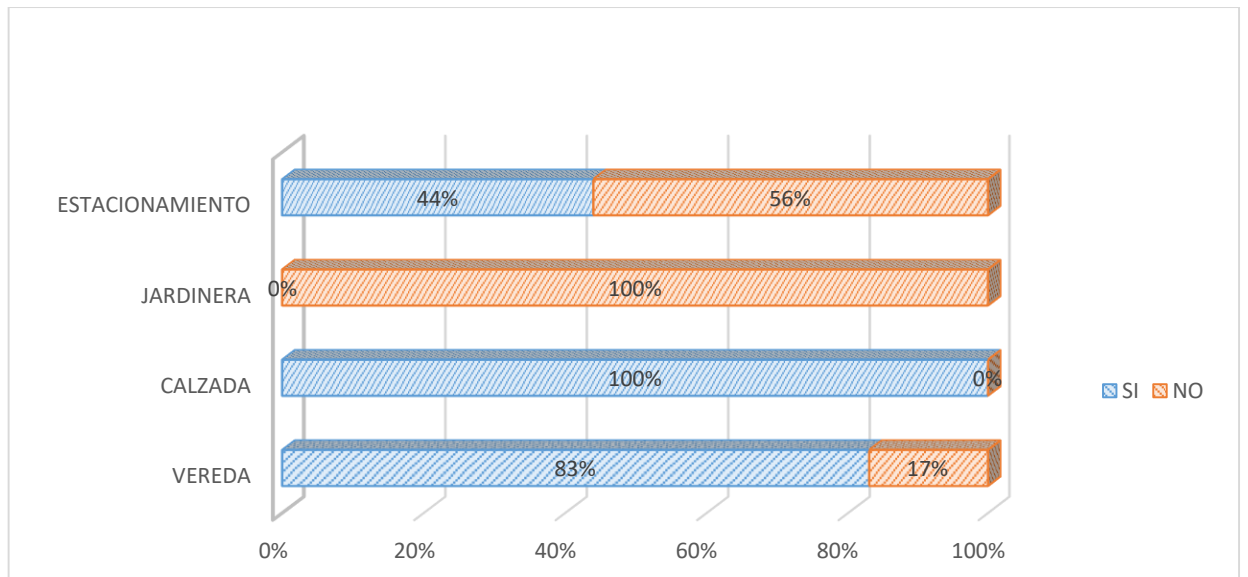


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 28% indica que los estados físicos de las casonas no se encuentran ni en óptimo estado ni tampoco deteriorado, mientras el 23% indica que el estado es muy óptimo junto con el 25% de los encuestados respondieron que el estado físico es el óptimo. Cabanillas G. (2012) menciona en su tesis un proyecto para mejorar el Centro Histórico de Trujillo en diferentes aspectos ya que en uno de los puntos a tocar es el gran deterioro de infraestructuras como son las casonas y mejorando el aspecto de cada una de ellas, comparando con la teoría se aprecia directamente que las casonas tienen un daño por el tiempo que ha pasado.

En el caso de las fichas de observación se obtuvieron los siguientes datos.

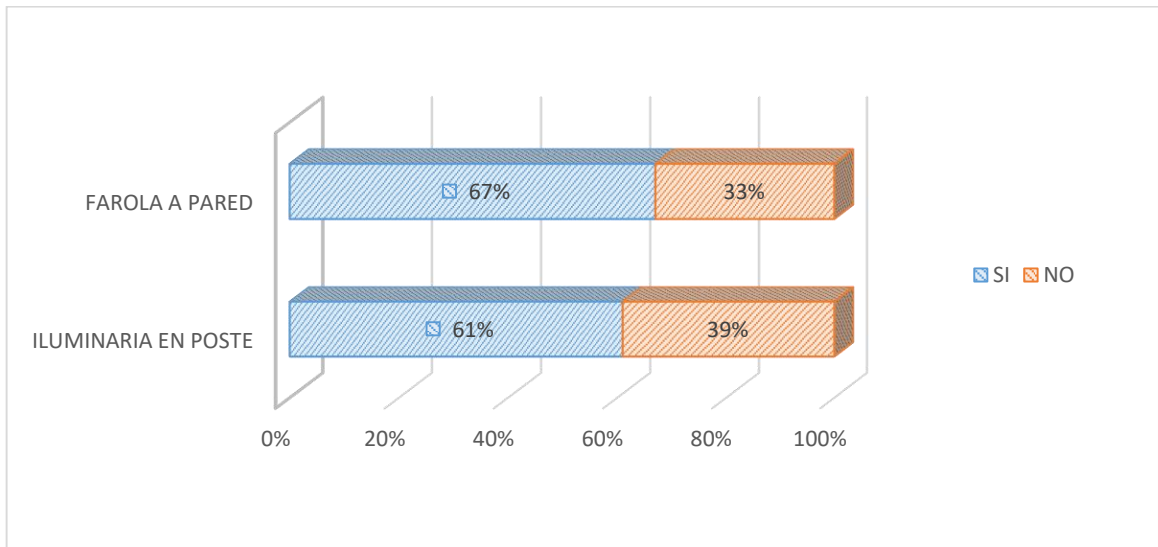
Gráfico 32 Configuración física de las calles del Centro Histórico de Trujillo



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 44% de las calles que se tomaron como muestra cuentan con espacio para estacionarse, en el caso de las jardineras no se encontraron calles con este espacio, otro punto para el análisis si cuentan con calzada o pista el 100% de las calles tomadas como muestra se observa presencia de la calzada y finalmente si las calle cuenta con veredas el 83% de la población si presenta; es así que el MTC (2018) indica que los elementos que conforman una sección transversal de una vía son los carriles, calzadas o superficie de rodadura, bermas, cunetas, taludes y elementos complementarios, además si el tránsito de bicicletas tiene importancia en la vía debe contener carriles para el tránsito en bicicletas separados del tránsito de vehículos y peatones; las calles del C.H. cuentan con los principales elementos para desarrollar una transitabilidad suficiente pero no existen carriles exclusivos para bicicletas o micro movilidad.

Gráfico 33 Tipo de luminarias de las calles del Centro Histórico de Trujillo

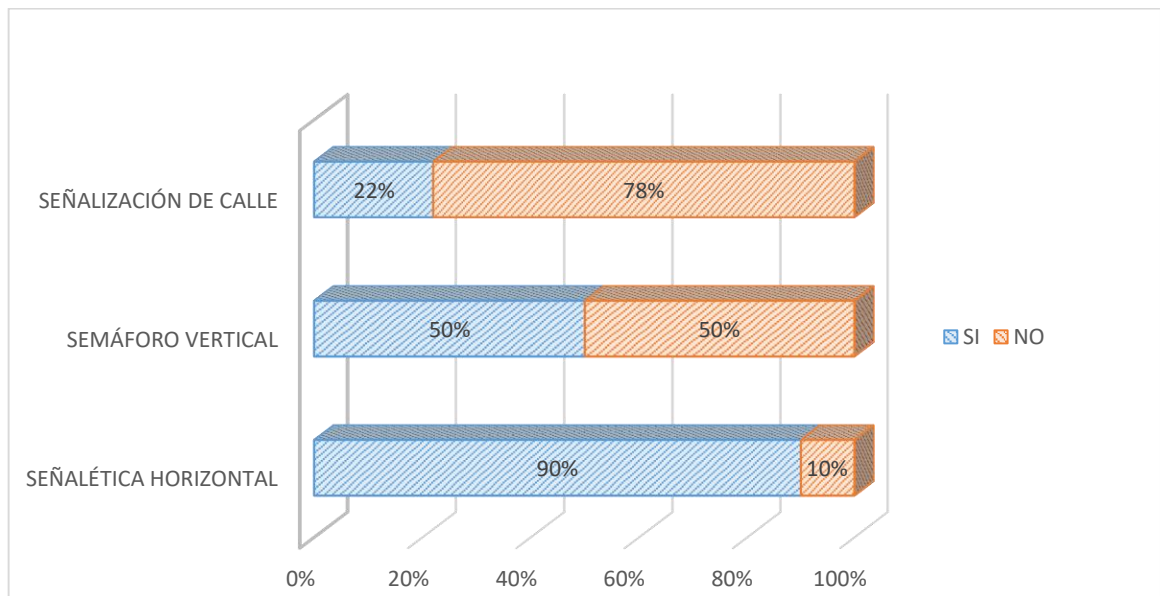


Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 67% cuentan con farolas adosadas a las paredes y el 61% cuentan con luminarias en forma de farolas en postes en las calles del Centro Histórico de Trujillo es así que Moreno (2016) menciona que los elementos luminarios deben estar orientados de forma que el haz de luz se proyecte de forma descendente, por debajo a los 70° y no es recomendable el tener columnas de gran tamaño para el alumbrado público, al menos que sea requerido, es así que la presencia de luminarias, ya sea adosadas a la pared o sobre algún poste, deben tener una características necesarias para evitar la contaminación lumínica.



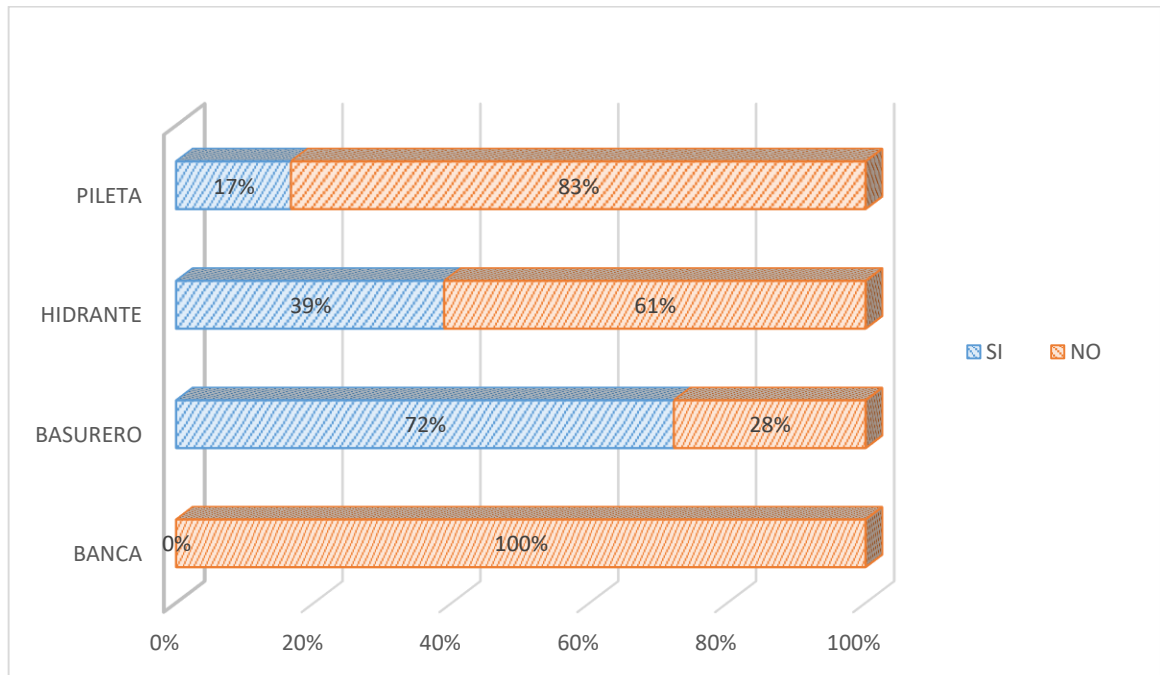
Gráfico 34 Señalización de las calles del centro histórico de Trujillo



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Por otro lado, en las calles del Centro Histórico de Trujillo el 22% cuenta con una señalización informando alguna prohibición como el no estacionarse además otra forma de organización del tráfico se obtuvo un 50% de las calles tomadas como muestras cuentan con semáforo de orientación vertical mientras que el 90% presentan señalización horizontal, como pasos peatonales, líneas de estacionamiento y demás; Matos (2020) indica que las señalización son elementos que se posicionan visiblemente a los usuarios para organizar y controlar el mejor flujo de la transitabilidad y a su vez identifica señales verticales de aviso, prohibición e información, como señales horizontales en el pavimento dirigiendo el tráfico, las zonas de cruce entre otros y finalmente los semáforos; es así que con la teoría obtenida y los datos recogidos en las calles del C.H.T presentan elementos de señalización vial pero aún no en su totalidad para un funcionamiento óptimo.

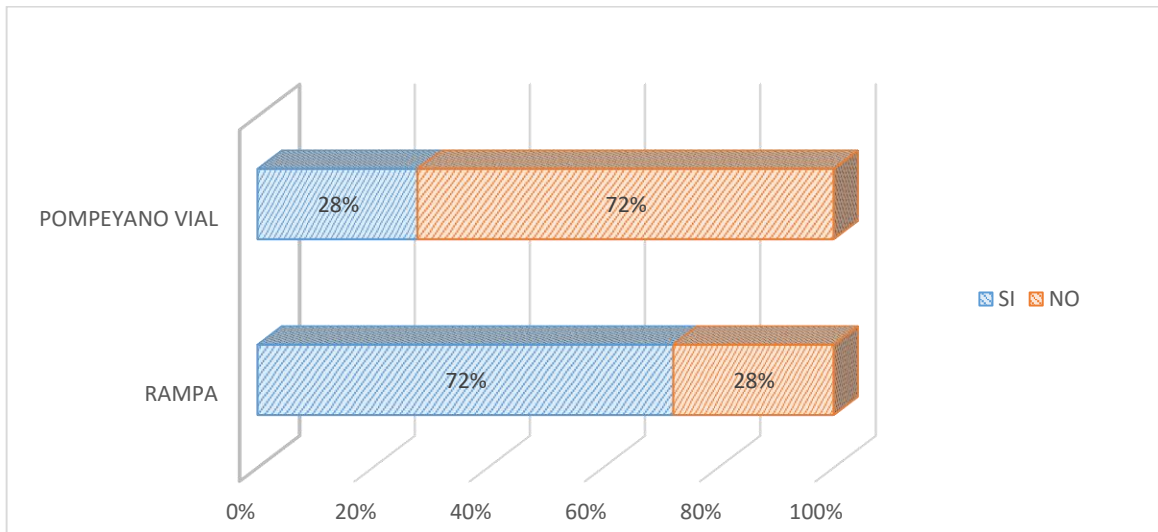
Gráfico 35 Mobiliario de las calles del Centro Histórico de Trujillo



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: El 17% de las calles cuentan con piletas ubicadas en las calles que están destinadas a las vías peatonalizadas, en el caso de los hidrantes contra incendio se obtuvieron que el 39% de las calles cuentan con estos elementos y en el caso de basureros o contenedores de basura el 72% de la población cuentan con estos elementos como menciona Endahyani (2019) que un buena decisión sobre el aspecto y su ubicación del mobiliario en la ciudad genera un apoyo importante en la identidad cultural mediante la información visual aplicada en el concepto de su diseño; es así que no sólo hace falta la presencia de mobiliario urbano sino que además se debe tener una ubicación adecuada para mejorar la identidad cultural del centro histórico .

Gráfico 36 Acceso de las calles del centro histórico de Trujillo



Fuente: Elaboración propia

Interpretación: Para los cruces o la transición entre las veredas y las calzadas se identificaron que la forma de acceso a través de rampas donde el 72% si cuentan con este elemento para generar una continuidad para el tránsito peatonal mientras que en las calles que son peatonalizadas se encontraron los pompeyanos viales que son los 28% de las calles tomadas como muestra.

## **V. CONCLUSIONES:**

1. Se concluye que hay una afluencia importante hacia el centro histórico representado por el 32% que va al menos una vez por semana, 18% todos los días de la semana y el 25% más de dos veces por semana.
2. Entre las actividades que se realizan en el CHT un 26% es por trabajo, esto indica que existe un dinamismo importante en industria y comercio entre otros, el 16% visita los centros culturales y 16% realizan turismo gastronómico.
3. Es así que el 19% se sentían totalmente inseguros al transitar peatonalmente y ser impactados por algún vehículo motorizado, esto se debe a la desconfianza a los conductores y la falta de respeto a las señaléticas de tránsito por parte de ellos.
4. Las calles del CHT no tienen carriles exclusivos para el desplazamiento en bicicleta para promover el transporte más sostenible y esto se refleja con el 63% siente inseguridad al transitar en bicicleta en el centro histórico.
5. La micro movilidad o el uso de scooter, patineta u otro elemento, es un medio complementario para el transporte público para el uso en recorridos más cortos dentro del CHT desde el paradero más cercano, aunque el 53% indicó que se encuentran en desacuerdo con el uso de este medio de transporte no motorizado.
6. Teniendo en cuenta la respuesta de los encuestados, el 36% asumió que se encuentra en desacuerdo, que las calles del CHT tienen un diseño inclusivo para personas con dificultad motora y no son adecuadas para las personas con movilidad reducida.
7. Las calles del CHT no se encuentran adaptadas completamente para poder generar espacios públicos seguros para la transitabilidad de las personas con alguna dificultad visual y esto se refleja con el 55% que estuvieron en desacuerdo con la seguridad que brindan el diseño de las calles para el desplazamiento de las personas invidentes.
8. Además, un 48% indicó que está en desacuerdo que las empresas de transporte público puedan entrar al centro histórico en su recorrido, pero se debe tener una forma de llegar cerca al centro histórico por este medio para reducir el uso de automóviles particulares.

9. Los paraderos inteligentes en la avenida España serían el medio más eficiente del control del horario de llegada y salida de los vehículos de transporte público es así que el 60% estuvo totalmente de acuerdo, que se deben tener paraderos inteligentes en el CHT.
10. La percepción de las esquinas y cruces peatonales, no están adecuados para la concentración del desplazamiento en las calles del CHT es por esta razón que el 27% estuvo en desacuerdo que el área de veredas, martillos y pasos peatonales existentes en las calles del CHT, sea el óptimo.
11. Las veredas del CHT no tienen la dimensión adecuada para permitir el desplazamiento cómodo de los peatones, así como lo afirma el 29% de encuestados que se encuentran en desacuerdo que el área de veredas sea suficiente para permitir que los peatones se movilicen sin ningún problema.
12. El mobiliario urbano de las calles del CHT como contenedores de basura no son suficientes tal y como el 32% y 30 % que están en desacuerdo y total desacuerdo respectivamente con relación a la cantidad de basureros o contenedores de desperdicios en las calles.
13. Para la iluminación en el centro histórico de Trujillo gran parte de las calles se encuentran con la luminosidad adecuada para el disfrute nocturno, así como lo asume el 38% de los encuestados.
14. El 41% está de acuerdo que se infringe el reglamento de las zonas rígidas en las calles del CHT deben ser sancionadas y castigados con el traslado de los vehículos estacionados en zonas rígidas hacia el depósito municipal.
15. Para conseguir algún espacio de las calles en el CHT destinado para estacionamiento no es tan complicado tal y como el 24% indicó, casi siempre puede encontrar estacionamientos.
16. La condición física de los estacionamientos en el CHT no es totalmente adecuada para el buen funcionamiento con el 28% que se encuentra en desacuerdo se respalda esta información.
17. Los turistas tienen facilidad de acceder a las atracciones turísticas del Centro Histórico de Trujillo, teniendo un 55% que están totalmente de acuerdo.
18. Las calles del CHT no tienen a su totalidad una señalización para que puedan identificar de manera fácil los lugares turísticos, es así que un 67% de la

población encuestada está totalmente de acuerdo en contar con señalización a los atractivos turísticos del CHT.

19. Es importante un asesor turístico para brindar información histórica como cultural a los usuarios teniendo en cuenta que un 47% de los encuestados están totalmente de acuerdo que es importante un guía o asesor para conocer el CHT.
20. Los planes de turismo destinados al Centro Histórico de Trujillo no están destinados a conocer a todos o la mayoría de los puntos para el reconocimiento de Trujillo y su cultura, constatando que el 48% de la población estuvo totalmente de acuerdo en conocer todos los atractivos que tiene el CHT.
21. Las empresas privadas van a intervenir en el turismo para consolidar los proyectos que tengan a futuro y mejorar los lugares turísticos que hay en el CHT para la llegada de los turistas teniendo en cuenta que un 59% respondieron que están totalmente de acuerdo con la participación de las empresas privadas.
22. Con un 44% está totalmente de acuerdo que las empresas deben estar involucradas para mejorar las casonas, teniendo en cuenta que hay muchas de ellas que en la actualidad están deterioradas.
23. La visita de los atractivos turísticos es satisfactoria en el CHT para los turistas, resaltando que un 62% están totalmente de acuerdo.
24. El CHT tiene una diversidad de lugares turísticos apreciando una gran cantidad de porcentaje que visitan los lugares artesanales con un 38% y un 33% ballet o danzas.
25. Teniendo distintos museos como teatros en el CHT son muy poco concurridos por los turistas es por ello que un 42% de encuestados marcaron que no suelen visitar estos lugares.
26. El 33% está totalmente de acuerdo que las redes sociales se aprovechen al máximo, para potenciar la llegada de los turistas y conozcan cada destino turístico que hay en CHT.
27. Los restaurantes y salones hacen que las pistas estén obstruidas por vehículos estacionados al llegar a sus negocios, es así que generan un congestionamiento vehicular en el CHT teniendo un 97% de encuestados afirmando lo sucedido.

28. En el Centro Histórico de Trujillo es sencillo conseguir platos tradicionales que representan la gastronomía local, así como lo mantiene el 28% que están de acuerdo y un 39% que sostiene que no es difícil ni fácil el acceder a los platos tradicionales.
29. La artesanía es un atractivo que los turistas visitan sus establecimientos en el CHT, es por ello que un 47% de la población indica que está totalmente de acuerdo en que los negocios de artesanías y arte estén dentro del Centro Histórico de Trujillo.
30. Las ferias artesanales generan más visitas a los turistas en el CHT, teniendo un 38% que están totalmente de acuerdo.
31. La gran mayoría de casonas del CHT no están deterioradas, es así que un 48% dijeron que el estado físico de las casonas es óptimo.

## **VI. RECOMENDACIONES:**

1. Se recomienda a la Gerencia del Proyecto Especial de Recuperación del Patrimonio Monumental de Trujillo (PAMT) de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) y la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, promover actividades culturales que aumenten las visitas al centro histórico.
2. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, impulsar colectivos culturales y exposiciones de arte; mientras que al MPT potenciar la difusión de los restaurantes más tradicionales del CHT y promover ferias gastronómicas.
3. Al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT), definir mejor la señalética vial para que los conductores puedan visualizar con facilidad y reducir accidentes.
4. Al MTC y MPT establecer un carril exclusivo para el uso de bicicleta, brindando un espacio seguro.
5. Al MTC y la MPT promover talleres informativos, sobre el beneficio del uso de micro movilidad como medio de transporte, para reducir el uso de vehículos particulares.
6. A la MPT llevar a cabo el mantenimiento a las calles y cruces peatonales, para evitar grietas y obstrucción para el desplazamiento de personas con dificultad motora.
7. Al MTC y MPT colocar baldosas podotáctiles, para definir los recorridos de personas con dificultad visual y generar vías peatonales inclusivas.
8. Al MTC y Gerencia de Desarrollo Urbano de la MPT definir las rutas que recorren la avenida España, para establecer los paraderos autorizados y evitar congestión.
9. A la MPT implementar paraderos inteligentes en la avenida España, con horario de llegada y salida, rutas y el tiempo que dura el viaje.
10. Al MPT en coordinación con el SEGA, brindar mantenimiento en las esquinas, pasos peatonales para evitar obstrucción por mal estado del pavimento y por acumulación de desperdicios.
11. Al PAMT y al MTC priorizar al peatón generando vías más amplias en relación a los carriles de los vehículos, en especial en las calles de la periferia de la plaza de armas de Trujillo.



12. A la MPT realizar mantenimiento y reposición del mobiliario urbano, tales como contenedores de basura para satisfacer la demanda en la ciudad.
13. A HIDRANDINA, el realizar mantenimiento recurrente en el alumbrado público en conjunto con el PAMT.
14. A la policía Nacional del Perú en el área de tránsito, mantener vigilancia constante en las zonas donde está prohibido el estacionamiento y a la MPT ampliar las cocheras municipales.
15. Al PAMT ubicar zonas de estacionamientos para brindar un mejor servicio de estacionamientos para todos los usuarios.
16. A la MPT dar mantenimiento a las calles en especial a los espacios destinados para el estacionamiento dentro del CHT.
17. Al MPT y al Ministerio de Cultura que sigan manteniendo su forma de trabajo, para que tengan el libre acceso los turistas tanto al CHT como a los atractivos turísticos.
18. La Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad debe implementar señaléticas para poder ubicar con más facilidad un atractivo turístico.
19. Para las empresas de turismo en Trujillo, tener guías con un amplio conocimiento tanto en idiomas como conocer los atractivos que hay en el CHT.
20. Al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo promover una guía de recorridos que conozcan todos los puntos turísticos que tiene el CHT.
21. Tanto el Ministerio de Cultura y junto a entidades privadas especialmente, ayudar a mejorar el Centro Histórico y conservar el patrimonio cultural.
22. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad promover a las empresas privadas invertir en recuperación de casonas en el CHT.
23. Con el Ministerio de Cultura hacer que la llegada de turistas a los atractivos culturales sea el mejor dejando satisfecho al conocer el CHT.
24. A la MPT en conjunto a la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, realizar actividades de arte y danzas para que pueda tener un mejor conocimiento el turista de llegar al CHT.
25. La Municipalidad Provincial de Trujillo, el Ministerio de Cultura y medios de comunicación apoyen en el conocimiento de funciones teatrales y lugares de arte e historia en el CHT.

26. La Municipalidad Provincial de Trujillo y a todas las redes de comunicación ayudar a que todas las personas conozcan los atractivos turísticos que hay en el CHT.
27. A la MPT en conjunto con la PNP- tránsito debe imponer multas a los usuarios que aparquen sus automóviles en plena calle del CHT.
28. La MPT en conjunto al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) permitir que la comida típica sea accesible en el CHT para que puedan llegar a degustar los turistas.
29. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, MPT y el Ministerio de Cultura promover los negocios artesanales estén dentro del CHT, para potenciar la economía y aportar tanto en historia como cultura.
30. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, MPT y el Ministerio de Cultura, implementar que las ferias de artesanía se den a cabo para impulsar tanto en negocios artesanales como la llegada de más turistas al CHT.
31. El Ministerio de Cultura, mejorar el estado físico de las casonas que están dentro del CHT.

## REFERENCIAS

Aguilar A. Ferrusca F. Ramírez C. y Maya J. (2021) Intervención Urbana y Desarrollo: Propuesta de un Modelo de Análisis en Centros Históricos mayo 2021 N° 141, VOL 47, pp. 71-93.

Becerra, M. J. M. (2016). Cycling as means of transportation: consolidating inequities in the streets of Cali, Colombia (31), 95-119.

Bernabé P. (2018) Diseño de un sistema de estacionamiento con capacidad para diez unidades vehiculares tipo m-1 para el centro histórico de la ciudad de Chimbote-2018.

Cabanillas G. (2012) Propuesta de un plan de mejoramiento urbanístico - ambiental del centro cívico de la ciudad de Trujillo, Universidad Nacional de Trujillo.

Castillo, C. S. (2021). Estrategias de revitalización del centro histórico de Trujillo para promover la consolidación de espacios sociales vivos, 2020. *Escuela de posgrado programa académico de doctorado en arquitectura*.

Cereceda, M. & Sánchez, T. (2021) Ensamblajes peatonales: los andares a ciegas como prácticas tecno-sensoriales revista de antropología Iberoamericana volumen 16 número 1 enero - abril 2021 pp. 165 - 190

Cohen, E. (2017). Alternativas de movilidad sostenible en centros históricos de ciudades de tamaño intermedio-caso de estudio, Sincelejo, Colombia. *Universidad del Norte*.

Dans, E. (2022). Micro mobility as a key element in cities. En el blog de Enrique Dans [BLOG]. Newstex.

Endahyani T., Sofiana Y. & Kartono B. (2019) Street furniture as a media communication in public space; Interior Design Department, Bina Indonesia University, Jakarta, Indonesia

Esquerro R. (2020) Logros y limitaciones de las intervenciones implementadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) en el sector artesanía, octubre, 2020 durante el periodo 2011-2012, Pontificia Universidad Católica del Perú Escuela de Posgrado.

Espitia, L. & Padilla, A. (2015). La accesibilidad de las personas con discapacidad física en Colombia: una problemática que va más allá de la simple consagración normativa. *Estudios de Derecho*, 72(160), 189+.

García, C. & Moreno, A. (2016). La contaminación lumínica. Aproximación al problema en el barrio de Sants (Barcelona). *Observatorio Medioambiental*, 19, 133-163.

Gómez N. (2010) Promoción turística a través de los medios audiovisuales, caso Medellín, Colombia, Maestría en Comunicación y Producción de Televisión: Géneros, Tecnología, Mercados y Procesos. Universidad Internacional de Andalucía, 2010.

Hernández V. Pineda D. & Andrade M. (2011) Las mipymes artesanales como un medio de desarrollo para los grupos rurales en México.

INEI (2019) Patrimonio, bienes y servicios culturales 2016 - 2018, Lima Diciembre, 2019, Av. General Garzón N° 658, Jesús María, Lima 11 PERÚ

Loayza J. (2022) Percepción de la iluminación urbana y comportamiento social nocturno en el distrito de Los Olivos, Lima. 2021

Lobo C. Cardoso L. et al. (2020). Acessibilidade ao sistema de transporte coletivo por ônibus: indicadores para os municípios da periferia metropolitana e os campos de Belo Horizonte, Brasil. Cuadernos De Geografía, 29(1), 190-206.

Macea L, Marquez L. & Soto J. (2017) Elasticidad de la demanda de estacionamiento ante variaciones sistemáticas del ingreso en Montería, Colombia

Matos J. (2020) Implementación de un sistema de señalización vial para la prevención de accidentes de tránsito en la avenida Fernando Wiesse, San Juan de Lurigancho, Lima – 2020.

Ministerio de transporte y comunicaciones (2018) Manual de carreteras: diseño geométrico dg – 2018 rd n°03 – 2018 MTC/14

Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2021) Guía para el diseño e implementación de inversiones en vías locales.

Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (2021). Manual para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible, políticas y regulación en vivienda y urbanismo.

Moran A. (2020) Espacio público de la avenida Cayetano Heredia y su relación con la calidad de vida urbana, Catacaos 2019

Morillo M. (2011) Turismo y Producto turístico. Evolución, conceptos, componentes y clasificación Visión Gerencial, núm. 1, enero-junio, 2011, pp. 135-158 Universidad de los Andes Mérida, Venezuela.

Muguerza A. & Silva H. (2021) Análisis de la movilidad urbana del centro histórico del distrito de Cajamarca, Perú. Revista Ciudades, Estados y Política Vol. 8 (3), 2021

Municipalidad de San Antonio (2018) Señalética para el centro histórico de San José Proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Pública Urbano Territorial Tecnológico de Costa Rica.

Municipalidad de San José (2018) Señalética para el centro histórico de San José, Proyecto de fortalecimiento de Gestión Pública Urbana Territorial Tecnológica de Costa Rica.

Municipalidad Provincial de Trujillo (2019) Ordenanza municipal nº 013 - 2019-MPT

Neyra R. (2019) Servicios turísticos de agencia de viajes, Centro Histórico de Trujillo, que determinan la situación actual del Turismo de la tercera edad. Universidad Nacional de Trujillo.

ONU Habitat (2016) Jornadas de trabajo sobre movilidad urbana sostenible y espacio público. ayuntamiento de madrid área de gobierno de desarrollo urbano sostenible

Orduña F. & Dzib U. (2020). Análisis de las políticas públicas del turismo sustentable en el centro histórico de Santiago de Querétaro. turismo y sociedad, xxvi,pp. 21-44. doi: <https://doi.org/10.18601/01207555.n26.01>

Paredes, K. (2019). Renovación urbana en el centro histórico de Trujillo, sector plazuela El Recreo.

Pérez, R. (2015) El peatón asediado – Cultura y vida cotidiana.

Pérez R et al. (2019) Propuesta de un índice de seguridad de cruces peatonales para la ciudad de México. Rev Panam Salud Publica.

Prat J. y Cànoves G. (2017) Análisis de la motivación y satisfacción en las visitas al Museo de Historia de los Judíos Girona Vol. 15 N.o 2. Págs. 375-389. 2017, <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2017.15.024>.

Ribeiro, S., Belfort, C., & Guedes, K. (2021). *Centro histórico, turismo y movilidad urbana: análisis conceptual. 2*, 1–14.

Rodríguez, M. (2021) El 44% de los viajes en patinete se combinan con el transporte público – city motion número 4 octubre – diciembre 2021 pág. 40-43

Saldaña, J & Peralta, O. (2019). Paradero inteligente para mejorar el nivel de satisfacción de usuarios de la empresa de transporte Nuevo California de Trujillo 2019. Universidad César Vallejo.

Simborth C. (2015) Movilidad urbana en centros históricos. encuentro de la macro región sur de Arequipa – Colegio de arquitectos del Perú regional Arequipa

Suárez, H., Verano, D., & García, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, 19(1), 48–62.

Tirado J. (2018) Características físicas y organizativas de los atractivos turísticos de la categoría manifestaciones culturales del centro histórico de Trujillo, que posibilitan la ejecución de actividades culturales no convencionales que generan mayor atracción turística, Universidad Nacional de Trujillo.

Urquiza, D. (2017). Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017. Universidad César Vallejo.

Veloso A. & Queirós A. (2019) The role of the tourist guide in the context of conservation and valuation of tangible and intangible heritage, *Journal of tourism and Heritage Research* vol, n°2, n°4 pp.308-326.

World Tourism Organization (2019), UNWTO tourism definitions, UNWTO, Madrid,

## ANEXOS

Tabla 1 Matriz de categorización de la variable independiente, movilidad urbana sostenible

Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el centro histórico de Trujillo 2021					
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE INDEPENDIENTE:  MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Se refiere al desplazamiento funcional desde cualquier punto de partida a un punto de llegada donde se utilice el menor gasto energético, los tiempos de recorridos sean más cortos y el impacto ambiental de esta transitabilidad sea el mínimo	Esta variable ha sido operacionada a través de 4 categorías para su desarrollo, lo que nos permitirá determinar la problemática de la movilidad urbana sostenible:  -DESPLAZAMIENTO NO MOTORIZADO -DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO -INFRAESTRUCTURA VIAL -ESTACIONAMIENTOS	DESPLAZAMIENTO NO MOTORIZADO	A PIE	ORDINAL NOMINAL
				BICICLETA	
				PATINETA	
				SILLA DE RUEDA	
			DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO	AUTO	
				MOTOCICLETA	
				BUS	
				MINIVAN	
				COMBI	
			INFRAESTRUCTURA VIAL	SECCIONES VIALES	
				MOBILIARIO URBANO	
			ESTACIONAMIENTOS	ZONAS RÍGIDAS	
				ESTACIONAMIENTOS EXTERNOS	
	ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS				

Fuente: Elaboración propia



Tabla 2 Matriz de categorización de la variable dependiente, actividades turísticas

Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el centro histórico de Trujillo 2021					
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE DEPENDIENTE:	Las actividades de los visitantes que viajan a un destino y permanecen en lugares diferentes a su residencia habitual por un periodo continuo superior a una noche e inferior a un año, para descanso, vacaciones, negocios, peregrinaciones, etc., sin desarrollar una actividad remunerada.	En esta variable ha sido operacionada a través de 2 categorías para su desarrollo, lo que nos permitirá determinar las actividades de los turistas:  -PARTICIPANTES -OFERTA TURÍSTICA	PARTICIPANTES	TURISTAS	NOMINAL, ORDINAL
ACTIVIDADES TURÍSTICAS				ASESORES TURÍSTICOS	
				EMPRESAS	
				CENTROS CULTURALES	
			OFERTA TURÍSTICA	T. CULTURAL	
				T. GASTRONÓMICO	
				T. NEGOCIO	
				T. URBANO	

Fuente: Elaboración propia

## ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

### Recursos y presupuesto

#### Recursos humanos

Recurso humano	Apellidos y nombres	Cantidad
	Calderón Neira	
	Joel Jhonatan	
	Campos Guevara	
	Royner Franks	

#### Equipos y bienes duraderos

Descripción	Cantidad	Unidad de medida
Memoria USB – 16 gb	01	Unidad
Laptop	02	Unidad
Impresora de tinta	01	Unidad
Celulares	02	Unidad

#### Materiales e instrumentos

Descripción	Cantidad	Unidad de medida
Lapiceros	20	Unidad
Hojas	300	Unidad
Página Virtual	1	Virtual

### Asesorías especializadas y servicios

Descripción	Cantidad	Unidad de medida
Internet	1	Mes
Movilidad	6	Días
Servicio de electricidad	4	Mes

### Gastos operativos

Descripción	Cantidad	Unidad de medida
Tinta de color	01	Unidad
Papel bond	400	Unidad
Lapiceros	02	Unidad
Corrector	01	Unidad
Mascarilla	50	Unidad
Alcohol	01	Unidad

### Financiamiento

Para el desarrollo de todo el proyecto de investigación se autofinanciará, siendo los únicos aportantes los autores solventando los gastos mencionados.

## Cronograma de ejecución

### Proyecto de investigación

Nº	ACTIVIDADES	2021-II															
		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16
<b>Lineamientos del proyecto de investigación</b>		■															
<b>Título del proyecto de investigación</b>		■	■														
<b>O1</b>	<b>Introducción</b>																
1.1	Realidad problemática		■	■	■												
1.2	Pregunta de investigación			■	■	■											
1.3	Justificación				■	■	■										
1.4	Objetivos					■	■	■									
<b>O2</b>	<b>Marco teórico</b>																
2.1	Antecedentes			■	■												
2.2	Teorías			■	■	■											
2.3	Enfoque conceptual					■	■										
<b>1ª Jornada turnitin</b>							■										
<b>O3</b>	<b>Metodología</b>																
3.1	Tipo y diseño de investigación							■	■								
3.2	Variables y operacionalización					■	■	■									
3.3	Población, muestra y muestreo							■	■	■							
3.4	Técnicas e instrumento de recolección de datos							■	■	■							
3.5	Procedimiento							■	■	■							
3.6	Método de análisis								■	■							
3.7	Aspectos éticos								■	■							
<b>O4</b>	<b>Aspectos administrativos</b>																
4.1	Recursos y presupuestos								■	■							
4.2	Financiamiento								■	■							
4.3	Cronograma de ejecución								■	■							
<b>2ª Jornada turnitin</b>											■						
<b>3ª Jornada turnitin</b>												■					
<b>O5</b>	<b>Referencias</b>			■	■	■	■	■	■	■							
<b>O6</b>	<b>Anexos</b>																
<b>Presentación del proyecto y levantamiento de observaciones</b>															■	■	
<b>Sustentación del proyecto</b>																	■

### Desarrollo de investigación

Nº	ACTIVIDADES	2022-I															
		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14	S15	S16
<b>Recolección de datos</b>		■															
<b>O1</b>	<b>Aplicar instrumentos</b>	■															
1.1	Realizar encuestas	■															
1.2	Llenado de fichas de observación		■	■													
<b>O2</b>	<b>Vaceado de datos</b>																
1.1	Tabulación de resultados			■	■												
1.2	Organizar información				■	■	■										
<b>Desarrollo de investigación</b>																	
<b>O3</b>	<b>Resultados</b>																
<b>O4</b>	<b>Discusión</b>																
4.1	Complementar teorías					■	■	■									
<b>1º Jornada de turnitin</b>																	
<b>1º Presentación de avance</b>																	
<b>O5</b>	<b>Conclusiones</b>																
<b>O6</b>	<b>Recomendaciones</b>																
<b>2º Jornada de turnitin</b>																	
<b>3º Jornada de turnitin</b>																	
<b>O7</b>	<b>Referencias</b>			■	■	■	■	■	■	■							
<b>O8</b>	<b>Anexos</b>																
<b>Presentación del proyecto y levantamiento de observaciones</b>															■	■	
<b>Sustentación de tesis</b>																	■

## Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el centro histórico de Trujillo 2021

### Cuestionario: sobre la movilidad urbana sostenible

#### INSTRUCCIONES:

Debe marcar con absoluta objetividad con un aspa (X) en la columna que corresponde en cada una de las interrogantes, en el rango de respuesta donde 1 es más óptimo, más frecuente o con más aceptación y el 5 es el más desfavorable, con muy poca frecuencia o menos aceptación.

Nº	PREGUNTAS	RANGO				
		1	2	3	4	5
1	¿Cuál es la frecuencia con la que se dirige al centro histórico de Trujillo? Donde (1) es todos los días, (2) más de dos veces por semana, (3) una vez por semana, (4) una vez cada quince días y (5) casi					
2	¿Qué actividad suele realizar con más frecuencia cuando visita el centro histórico de Trujillo? Donde (1) es compras, (2) es trabajo, (3) cultura o estudio, (4) servicios o pagos y (5) restaurantes					
3	¿Considera usted que el diseño actual de las vías del centro histórico de Trujillo es seguro para transitar peatonalmente sin riesgo de ser impactado por vehículos motorizados?					
4	¿Está usted de acuerdo en transitar con bicicleta sin riesgo de accidentes por las calles del CHT?					
5	¿Qué tan preparadas están las calles del centro histórico de Trujillo para el uso de patinetas o scooter como medio de transporte?					
6	¿Considera que las calles tienen un diseño inclusivo (usos de rampas) que permitan a personas con dificultad motriz puedan acceder a un desenvolvimiento normal de sus actividades?					
7	¿Cree usted que las calles del centro histórico de Trujillo están correctamente acondicionadas para que personas no videntes o con dificultad visual puedan transitar de manera autónoma y sin peligro?					
8	Cuando se dirige hacia el centro histórico Trujillo, ¿cuál es el medio de transporte que suele elegir?					
9	¿Está de acuerdo con que buses transiten dentro del centro histórico?					
10	Considera la necesidad de paraderos inteligentes donde programen su llegada y distancia de las diferentes líneas de transporte con hora programada para cada paradero.					
11	¿Considera el área de la vereda (martillo) en esquinas y pasos peatonales, son adecuados para la concentración de movimiento de personas?					
12	¿Considera usted que las veredas tienen el espacio suficiente para el desplazamiento peatonal dentro del centro histórico de Trujillo?					
13	Cree usted que existen suficientes contenedores de basura en las calles del centro histórico de Trujillo					
14	¿Considera usted que las calles del centro histórico se encuentran correctamente iluminadas?					
15	¿Está de acuerdo con que se remolque al depósito municipal a todos los vehículos que se estacionen en las zonas rígidas?					
16	¿Con que facilidad puede usted encontrar estacionamiento en las calles del centro histórico de Trujillo?					
17	¿Cree usted que las condiciones actuales de los estacionamientos es el adecuado para abastecer la demanda de plazas de estacionamiento dentro del centro histórico de Trujillo?					

## Cuestionario: actividades turísticas

### INSTRUCCIONES:

Debe marcar con absoluta objetividad con un aspa (X) en la columna que corresponde en cada una de las interrogantes, en el rango de respuesta donde 1 es más óptimo, más frecuente o con más aceptación y el 5 es el más desfavorable, con muy poca frecuencia o menos aceptación.

Nº	PREGUNTAS	RANGO				
		1	2	3	4	5
1	¿Cree que los visitantes tienen facilidad de acceso a las atracciones turísticas?					
2	¿Las calles del centro histórico de Trujillo deberían estar señalizadas para ubicarse y saber dónde estarían las atracciones turísticas?					
3	¿Cree que es importante tener un guía o asesor turístico para conocer el centro histórico de Trujillo?					
4	¿Cree usted que los paquetes turísticos están dirigidos a conocer el centro histórico de Trujillo?					
5	¿Es importante la intervención de las empresas privadas en el turismo?					
6	¿Está usted de acuerdo de que empresas se involucren en impulsar expresiones culturales en las casonas del centro histórico de Trujillo?					
7	¿Qué tan satisfactoria fue su visita a los centros culturales en el centro histórico de Trujillo?					
8	¿A qué tipo de expresión artística suele asistir? Donde (1) ballet/danzas, (2) teatro, (3) artesanías, (4) exposiciones de pintura y (5) otros (especificar)					
9	¿Con qué frecuencia suele visitar los teatros y museos en el centro histórico?					
10	¿Cree usted si se promocionara en redes sociales, radio y televisión las muestras artísticas esto aumentaría el deseo de participar activamente en estos eventos?					
11	¿Cree usted que los restaurantes y salones generen un conflicto vial por los vehículos de los comensales?					
12	¿Cree usted que en el centro histórico de Trujillo se accede a comida tradicional con facilidad?					
13	¿Qué tan importante es el negocio de artesanía y arte en el centro histórico?					
14	¿Considera usted que las ferias artesanales dentro del centro histórico generarían un atractivo interesante para los turistas?					
15	¿Cómo considera que es el estado físico de las casonas dentro del centro histórico de Trujillo?					

Ficha de observación de las calles del centro histórico de Trujillo para el desarrollo de la variable de la movilidad urbana sostenible.

Ficha de observación n° 0001

Ubicación	nombre de calle			
(FOTOGRAFÍA)	n° de cuadra			
	configuración de la calle			
	Vereda	SI	NO	
	calzada	SI	NO	
	jardinera	SI	NO	
	estacionamiento	SI	NO	
	otro			
	Mobiliario			
I.- Luminaria				
poste	SI	NO	(FOTOGRAFÍA)	
farola a pared	SI	NO		
inexistente	SI	NO		
II.- Señalización				
semáforo vertical	SI	NO		
Señalización horizontal	SI	NO		
señalización calle	SI	NO		
inexistente	SI	NO		
III.- Mobiliario				
Banca	SI	NO		
basurero	SI	NO		
hidrante	SI	NO		
pileta	SI	NO		
inexistentes	SI	NO		
Accesibilidad				
Rampa		SI	NO	
Pompeyano vial		SI	NO	
Discontinuidad vial		SI	NO	

(FOTOGRAFÍA)

(FOTOGRAFÍA)



## VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN MEDIANTE JUICIO DE EXPERTOS

DATOS GENERALES:

Apellidos y nombres del especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor(a) del instrumento
Título del estudio:			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Coloque un ASPA (X) de acuerdo con la siguiente calificación: 1 (No cumple con el criterio), 2 (Bajo Nivel), 3 (Moderado nivel), 4 (Alto nivel) criterios de validez propuesto por W de Kendall (Escobar & Cuervo, 2008).

MO VIL ID AD  UR BA NA  SO ST EN IBL E	DIMENSIONES	INDICADORES	TEMAS	OPCIONES DE RESPUESTA	SUFICIENCIA				CLARIDAD				COHERENCIA				RELEVANCIA			
	DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO	Frecuencia	¿Cuál es la frecuencia con la que se dirige al centro histórico de Trujillo? Donde (1) es todos los días, (2) más de dos veces por semana, (3) una vez por semana, (4) una vez cada quince días y (5) casi nunca	Escala ordinal del 1 al 5																
		Actividad	¿Qué actividad suele realizar con más frecuencia cuando visita el centro histórico de Trujillo? Donde (1) es compras, (2) es trabajo, (3) cultura o estudio, (4) servicios o pagos y (5) restaurantes																	
		Peatón	¿Considera usted que el diseño actual de las vías del centro histórico de Trujillo es seguro para transitar peatonalmente sin riesgo de ser impactado por vehículos motorizados?																	
		Ciclista	¿Está usted de acuerdo en transitar con bicicleta sin riesgo de accidentes por las calles del CHT?																	



ES	Zonas rígidas	¿Está de acuerdo con que se remolque al depósito municipal a todos los vehículos que se estacionen en las zonas rígidas?	Escala ordinal del 1 al 5																			
	Estacionamientos	¿Con que facilidad puede usted encontrar estacionamiento en las calles del centro histórico de Trujillo?																				
	Estacionamientos	¿Cree usted que las condiciones actuales de los estacionamientos es el adecuado para abastecer la demanda de plazas de estacionamiento dentro del centro histórico de Trujillo?																				

	Procede su aplicación.
	Procede su aplicación previo levantamiento de las observaciones que se adjuntan.
	No procede su aplicación.

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

--	--	--	--

Lugar y fecha	DNI. N°	Firma y sello del experto	Teléfono
---------------	---------	---------------------------	----------

## VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN MEDIANTE JUICIO DE EXPERTOS

DATOS GENERALES:

Apellidos y nombres del especialista	Cargo e institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor(a) del instrumento
Título del estudio:			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Coloque un ASPA (X) de acuerdo con la siguiente calificación: 1 (No cumple con el criterio), 2 (Bajo Nivel), 3 (Moderado nivel), 4 (Alto nivel) criterios de validez propuesto por W de Kendall (Escobar & Cuervo, 2008).

ACTIVIDAD TURÍSTICA	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA	SUFICIENCIA				CLARIDAD				COHERENCIA				RELEVANCIA			
PARTICIPANTES		Visitantes	¿Cree que los visitantes tienen facilidad de acceso a las atracciones turísticas?	Escala ordinal del 1 al 5																
		Asesor turístico	¿Cree que es importante tener un guía o asesor turístico para conocer el centro histórico de Trujillo?																	





CONCLUSIÓN	RECOMENDACIÓN
<p>1. Se concluye que hay una afluencia importante hacia el centro histórico representado por el 32% que va al menos una vez por semana, 18% todos los días de la semana y el 25% más de dos veces por semana.</p>	<p>1. Se recomienda a la Gerencia del Proyecto Especial de Recuperación del Patrimonio Monumental de Trujillo (PAMT) de la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT) y la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, promover actividades culturales que aumenten las visitas al centro histórico.</p>
<p>2. Entre las actividades que se realizan en el CHT un 26% es por trabajo, esto indica que existe un dinamismo importante en industria y comercio entre otros, el 16% visita los centros culturales y 16% realizan turismo gastronómico.</p>	<p>2. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, impulsar colectivos culturales y exposiciones de arte; mientras que al MPT potenciar la difusión de los restaurantes más tradicionales del CHT y promover ferias gastronómicas.</p>
<p>3. Es así que el 19% se sentían totalmente inseguros al transitar peatonalmente y ser impactados por algún vehículo motorizado, esto se debe a la desconfianza a los conductores y la falta de respeto a las señaléticas de tránsito por parte de ellos.</p>	<p>3. Al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y la Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT), definir mejor la señalética vial para que los conductores puedan visualizar con facilidad y reducir accidentes.</p>
<p>4. Las calles del CHT no tienen carriles exclusivos para el desplazamiento en bicicleta para promover el transporte más sostenible y esto se refleja con el 63% siente inseguridad al transitar en bicicleta en el centro histórico.</p>	<p>4. Al MTC y MPT establecer un carril exclusivo para el uso de bicicleta, brindando un espacio seguro.</p>
<p>5. La micro movilidad o el uso de scooter, patineta u otro elemento, es un medio complementario para el transporte público para el uso en recorridos más cortos dentro del CHT desde el paradero más cercano, aunque el 53% indicó que se encuentran en desacuerdo con el uso de este medio de transporte no motorizado.</p>	<p>5. Al MTC y la MPT promover talleres informativos, sobre el beneficio del uso de micro movilidad como medio de transporte, para reducir el uso de vehículos particulares.</p>

<p>6. Teniendo en cuenta la respuesta de los encuestados, el 36% asumió que se encuentra en desacuerdo, que las calles del CHT tienen un diseño inclusivo para personas con dificultad motora y no son adecuadas para las personas con movilidad reducida.</p>	<p>6. A la MPT llevar a cabo el mantenimiento a las calles y cruces peatonales, para evitar grietas y obstrucción para el desplazamiento de personas con dificultad motora.</p>
<p>7. Las calles del CHT no se encuentran adaptadas completamente para poder generar espacios públicos seguros para la transitabilidad de las personas con alguna dificultad visual y esto se refleja con el 55% que estuvieron en desacuerdo con la seguridad que brindan el diseño de las calles para el desplazamiento de las personas invidentes.</p>	<p>7. Al MTC y MPT colocar baldosas podotáctiles, para definir los recorridos de personas con dificultad visual y generar vías peatonales inclusivas.</p>
<p>8. Además, un 48% indicó que está en desacuerdo que las empresas de transporte público puedan entrar al centro histórico en su recorrido, pero se debe tener una forma de llegar cerca al centro histórico por este medio para reducir el uso de automóviles particulares.</p>	<p>8. Al MTC y Gerencia de Desarrollo Urbano de la MPT definir las rutas que recorren la avenida España, para establecer los paraderos autorizados y evitar congestión.</p>
<p>9. Los paraderos inteligentes en la avenida España serían el medio más eficiente del control del horario de llegada y salida de los vehículos de transporte público es así que el 60% estuvo totalmente de acuerdo, que se deben tener paraderos inteligentes en el CHT.</p>	<p>9. A la MPT implementar paraderos inteligentes en la avenida España, con horario de llegada y salida, rutas y el tiempo que dura el viaje.</p>
<p>10. La percepción de las esquinas y cruces peatonales, no están adecuados para la concentración del desplazamiento en las calles del CHT es por esta razón que el 27% estuvo en desacuerdo que el área de veredas, martillos y pasos peatonales existentes en las calles del CHT, sea el óptimo.</p>	<p>10. Al MPT en coordinación con el SEGA, brindar mantenimiento en las esquinas, pasos peatonales para evitar obstrucción por mal estado del pavimento y por acumulación de desperdicios.</p>
<p>11. Las veredas del CHT no tienen la dimensión adecuada para permitir el desplazamiento cómodo de los peatones, así como lo afirma el 29% de encuestados que se encuentran en desacuerdo que el área de veredas sea</p>	<p>11. Al PAMT y al MTC priorizar al peatón generando vías más amplias en relación a los carriles de los vehículos, en especial en las calles de la periferia de la plaza de armas de Trujillo.</p>



suficiente para permitir que los peatones se movilicen sin ningún problema.	
12. El mobiliario urbano de las calles del CHT como contenedores de basura no son suficientes tal y como el 32% y 30 % que están en desacuerdo y total desacuerdo respectivamente con relación a la cantidad de basureros o contenedores de desperdicios en las calles.	12. A la MPT realizar mantenimiento y reposición del mobiliario urbano, tales como contenedores de basura para satisfacer la demanda en la ciudad.
13. Para la iluminación en el centro histórico de Trujillo gran parte de las calles se encuentran con la luminosidad adecuada para el disfrute nocturno, así como lo asume el 38% de los encuestados.	13. A HIDRANDINA, el realizar mantenimiento recurrente en el alumbrado público en conjunto con el PAMT.
14. El 41% está de acuerdo que se infringe el reglamento de las zonas rígidas en las calles del CHT deben ser sancionadas y castigados con el traslado de los vehículos estacionados en zonas rígidas hacia el depósito municipal.	14. A la policía Nacional del Perú en el área de tránsito, mantener vigilancia constante en las zonas donde está prohibido el estacionamiento y a la MPT ampliar las cocheras municipales.
15. Para conseguir algún espacio de las calles en el CHT destinado para estacionamiento no es tan complicado tal y como el 24% indicó, casi siempre puede encontrar estacionamientos.	15. Al PAMT ubicar zonas de estacionamientos para brindar un mejor servicio de estacionamientos para todos los usuarios.
16. La condición física de los estacionamientos en el CHT no es totalmente adecuada para el buen funcionamiento con el 28% que se encuentra en desacuerdo se respalda esta información.	16. A la MPT dar mantenimiento a las calles en especial a los espacios destinados para el estacionamiento dentro del CHT.
17. Los turistas tienen facilidad de acceder a las atracciones turísticas del Centro Histórico de Trujillo, teniendo un 55% que están totalmente de acuerdo.	17. Al MPT y al Ministerio de Cultura que sigan manteniendo su forma de trabajo, para que tengan el libre acceso los turistas tanto al CHT como a los atractivos turísticos.

<p>18. Las calles del CHT no tienen a su totalidad una señalización para que puedan identificar de manera fácil los lugares turísticos, es así que un 67% de la población encuestada está totalmente de acuerdo en contar con señalización a los atractivos turísticos del CHT.</p>	<p>18. La Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad debe implementar señaléticas para poder ubicar con más facilidad un atractivo turístico.</p>
<p>19. Es importante un asesor turístico para brindar información histórica como cultural a los usuarios teniendo en cuenta que un 47% de los encuestados están totalmente de acuerdo que es importante un guía o asesor para conocer el CHT.</p>	<p>19. Para las empresas de turismo en Trujillo, tener guías con un amplio conocimiento tanto en idiomas como conocer los atractivos que hay en el CHT.</p>
<p>20. Los planes de turismo destinados al Centro Histórico de Trujillo no están destinados a conocer a todos o la mayoría de los puntos para el reconocimiento de Trujillo y su cultura, constatando que el 48% de la población estuvo totalmente de acuerdo en conocer todos los atractivos que tiene el CHT.</p>	<p>20. Al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo promover una guía de recorridos que conozcan todos los puntos turísticos que tiene el CHT.</p>
<p>21. Las empresas privadas van a intervenir en el turismo para consolidar los proyectos que tengan a futuro y mejorar los lugares turísticos que hay en el CHT para la llegada de los turistas teniendo en cuenta que un 59% respondieron que están totalmente de acuerdo con la participación de las empresas privadas.</p>	<p>21. Tanto el Ministerio de Cultura y junto a entidades privadas especialmente, ayudar a mejorar el Centro Histórico y conservar el patrimonio cultural.</p>
<p>22. Con un 44% está totalmente de acuerdo que las empresas deben estar involucradas para mejorar las casonas, teniendo en cuenta que hay muchas de ellas que en la actualidad están deterioradas.</p>	<p>22. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad promover a las empresas privadas invertir en recuperación de casonas en el CHT.</p>
<p>23. La visita de los atractivos turísticos es satisfactoria en el CHT para los turistas, resaltando que un 62% están totalmente de acuerdo.</p>	<p>23. Con el Ministerio de Cultura hacer que la llegada de turistas a los atractivos culturales sea el mejor dejando satisfecho al conocer el CHT.</p>

<p>24. El CHT tiene una diversidad de lugares turísticos apreciando una gran cantidad de porcentaje que visitan los lugares artesanales con un 38% y un 33% ballet o danzas.</p>	<p>24. A la MPT en conjunto a la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, realizar actividades de arte y danzas para que pueda tener un mejor conocimiento el turista de llegar al CHT.</p>
<p>25. Teniendo distintos museos como teatros en el CHT son muy poco concurridos por los turistas es por ello que un 42% de encuestados marcaron que no suelen visitar estos lugares.</p>	<p>25. La Municipalidad Provincial de Trujillo, el Ministerio de Cultura y medios de comunicación apoyen en el conocimiento de funciones teatrales y lugares de arte e historia en el CHT.</p>
<p>26. El 33% está totalmente de acuerdo que las redes sociales se aprovechen al máximo, para potenciar la llegada de los turistas y conozcan cada destino turístico que hay en CHT.</p>	<p>26. La Municipalidad Provincial de Trujillo y a todas las redes de comunicación ayudar a que todas las personas conozcan los atractivos turísticos que hay en el CHT.</p>
<p>27. Los restaurantes y salones hacen que las pistas estén obstruidas por vehículos estacionados al llegar a sus negocios, es así que generan un congestionamiento vehicular en el CHT teniendo un 97% de encuestados afirmando lo sucedido.</p>	<p>27. A la MPT en conjunto con la PNP- tránsito debe imponer multas a los usuarios que aparquen sus automóviles en plena calle del CHT.</p>
<p>28. En el Centro Histórico de Trujillo es sencillo conseguir platos tradicionales que representan la gastronomía local, así como lo mantiene el 28% que están de acuerdo y un 39% que sostiene que no es difícil ni fácil el acceder a los platos tradicionales.</p>	<p>28. La MPT en conjunto al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) permitir que la comida típica sea accesible en el CHT para que puedan llegar a degustar los turistas.</p>
<p>29. La artesanía es un atractivo que los turistas visitan sus establecimientos en el CHT, es por ello que un 47% de la población indica que está totalmente de acuerdo en que los negocios de artesanías y arte estén dentro del Centro Histórico de Trujillo.</p>	<p>29. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, MPT y el Ministerio de Cultura promover los negocios artesanales estén dentro del CHT, para potenciar la economía y aportar tanto en historia como cultura.</p>

<p>30. Las ferias artesanales generan más visitas a los turistas en el CHT, teniendo un 38% que están totalmente de acuerdo.</p>	<p>30. A la Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, MPT y el Ministerio de Cultura, implementar que las ferias de artesanía se den a cabo para impulsar tanto en negocios artesanales como la llegada de más turistas al CHT.</p>
<p>31. La gran mayoría de casonas del CHT no están deterioradas, es así que un 48% dijeron que el estado físico de las casonas es óptimo.</p>	<p>31. El Ministerio de Cultura, mejorar el estado físico de las casonas que están dentro del CHT.</p>

## Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el Centro Histórico de Trujillo 2022

### INFORME DE ORIGINALIDAD

8%

INDICE DE SIMILITUD

8%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

4%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, HUACACOLQUE SANCHEZ LUCIA GEORGINA, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Influencia de la movilidad urbana sostenible con relación a las actividades turísticas en el centro histórico de Trujillo 2022", cuyos autores son CALDERON NEIRA JOEL JHONATAN, CAMPOS GUEVARA ROYNER FRANKS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 9.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 11 de Julio del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
HUACACOLQUE SANCHEZ LUCIA GEORGINA <b>DNI:</b> 18095577 <b>ORCID:</b> 0000-0001-8661-7834	Firmado electrónicamente por: LHUACACOLQUES el 11-07-2022 18:11:47

Código documento Trilce: TRI - 0335965