



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA**

**La Movilidad Urbana Sostenible y su Relación con la
Preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco - 2022**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Arquitectura

AUTOR:

Gamboa Romero, Jorge Lenin (orcid.org/0000-0001-8693-088X)

ASESORA:

Dra. Céspedes Cáceres, Gina Katherine (orcid.org/0000-0002-8163-0930)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Sostenible y Adaptación al Cambio Climático

TRUJILLO – PERÚ

2022

Dedicatoria

A Dios y a mi familia por estar presente en mi vida para motivarme y hacer realidad mis metas profesionales.

A mi ciudad del Cusco que tiene patrimonios y monumentos históricos muy admirados a nivel mundial; de igual forma, a los que me apoyaron al lograr este presente estudio.

Agradecimiento

Un agradecimiento decoroso a mi asesora y maestros que me guiaron a honrar esta investigación; de igual manera, hago llegar el alcance a mis amigos y personas que estuvieron presente en los momentos dificultosos que me alentaron con su apoyo moral y a los mismos que apostaron en mis habilidades y confiaron en mi hasta el final, gracias.

Índice de Contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice De Tablas	vi
Índice De Figuras	vii
Resumen.....	x
Abstract.....	xi
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III.METODOLOGÍA	20
3.1. Tipo y diseño de la investigación.....	20
3.2. Variables y operacionalización	20
3.2.1 Definición Conceptual	20
3.2.2 Definición Operacional	21
3.3 Población (criterios de selección), muestra	21
3.3.1 Población	21
3.3.2 Marco Muestral	22
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	24
3.4.1 Técnicas usadas en la investigación	24
3.4.2 Instrumentos usados en la Investigación	24
3.4.3. Validez de Instrumentos.....	24
3.4.4. Confiabilidad de instrumentos	25
3.5 Procedimientos.....	25
3.6 Método de análisis de datos.....	26
3.7 Aspectos éticos	27
IV. RESULTADOS.....	28

4.1. Descripción de los resultados de los niveles de movilidad urbana y preservación del patrimonio del centro histórico de Cusco, 2022.....	30
4.2. Prueba de hipótesis.....	61
V. DISCUSIÓN.....	64
VI. CONCLUSIONES.....	70
VII. RECOMENDACIONES.....	72
REFERENCIAS.....	74
ANEXOS.....	77

Índice De Tablas

Tabla 1. De la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven.....	32
Tabla 2. De la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que no viven.....	33
Tabla 3. De la dimensión de Modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven.	34
Tabla 4. De la dimensión de Modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que no viven.	35
Tabla 5. De la dimensión de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que viven.	37
Tabla 6. De la dimensión de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que no viven.	38
Tabla 7. De la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que viven.	39
Tabla 8. De la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que no viven.	40
Tabla 9. De la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que viven.	41
Tabla 10. De la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que no viven	42

Índice De Figuras

Figura 1. Ubicación de la población	22
Figura 2. Parte Muestral De La Investigación.....	23
Figura 3. Población y muestra de la investigación.	23
Figura 4. Ubicación geográfica del Centro histórico de la ciudad del Cusco.....	28
Figura 5. Ubicación del tramo de análisis en referencia a la muestra	29
Figura 6. Puntos de entrevista.....	31
Figura 7. Cuadro estadístico de la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven.....	32
Figura 8. Cuadro estadístico de la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven.....	34
Figura 9. Cuadro estadístico de la dimensión del modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven	35
Figura 10. Cuadro estadístico de la dimensión del modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven	36
Figura 11. Cuadro estadístico de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que viven.....	37
Figura 12. Cuadro estadístico de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que no viven.....	38
Figura 13. Cuadro estadístico de la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que viven.	40
Figura 14. Cuadro estadístico de la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que no viven.	41
Figura 15. Cuadro estadístico de la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que viven.	42
Figura 16. Cuadro estadístico de la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que no viven.	43
Figura 17. Puntos de conteo vehicular	44
Figura 18. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Rosario-2.....	45
Figura 19. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Rosario.....	45
Figura 20. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Rosario-2.....	46
Figura 21. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Rosario.....	46

Figura 22. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Rosario-2.....	47
Figura 23. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Rosario.....	47
Figura 24. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Ayacucho-2	48
Figura 25. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Ayacucho.....	48
Figura 26. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho-2	49
Figura 27. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho	49
Figura 28. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho-2	49
Figura 29. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho	50
Figura 30. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Almagro-2.....	51
Figura 31. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Almagro	51
Figura 32. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Almagro-2.....	52
Figura 33. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Almagro.....	52
Figura 34. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Almagro-2.....	53
Figura 35. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Almagro	53
Figura 36. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Mantas-2	54
Figura 37. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Mantas.....	54
Figura 38. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas-2	55
Figura 39. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas	55
Figura 40. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas-2	56
Figura 41. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Mantas	56
Figura 42. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Mantas-2	57
Figura 43. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Origen y Destino	57
Figura 44. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Modo de desplazamiento	58
Figura 45. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Seguridad y Medio Ambiente.....	59
Figura 46. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Preservación del Patrimonio.....	59
Figura 47. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Adecuación del Centro Histórico	60
Figura 48. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico – los que viven	61

Figura 49. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico – los que no viven	62
Figura 50. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico a nivel general.....	62
Figura 51. Correlación de Pearson entre las variables.....	63

Resumen

La presente investigación maneja como objetivo Determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco, 2022. La investigación fue de enfoque cuantitativo, del tipo no experimental. La muestra fue realizada en base a las personas que viven y no viven de 538 personas entre turistas nacionales y extranjeros, residentes del centro histórico de Cusco, 383 vehículos focalizado en los conductores; se elaboraron cuestionarios para el recojo de datos por dimensión e indicadores entre tres a siete preguntas, la información obtenida fue procesada en el software estadístico para ciencias sociales SPSS y Excel. El resultado que se obtuvo, es que para generar la movilidad urbana sostenible que valore la conservación del centro histórico, se debe implementar, un diseño estratégico de transporte colectivo eficiente, diseño y acondicionamiento de vías peatonales y ciclovías, la mejora de la infraestructura vial y la reubicación de servicios públicos. En base a los resultados encontrados, la implementación de los componentes de la movilidad sostenible, genera no solo la conservación del patrimonio del paisaje histórico sino la preservación del medio ambiente y una mejor calidad de vida para los locales y visitantes primordialmente.

Palabras clave: movilidad urbana sostenible, calidad de vida, centro histórico, patrimonio y preservación.

Abstract

The objective of this research is to determine to what extent sustainable urban mobility is related to the preservation of the historic center of the city of Cusco, 2022. The research was of a quantitative approach, of the non-experimental type. The sample was based on the people who live and do not live of 538 people between national and foreign tourists, residents of the historic center of Cusco, 383 vehicles focused on drivers; Questionnaires were developed to collect data by dimension and indicators between three to seven questions, the information obtained was processed in the statistical software for social sciences SPSS and Excel. The result obtained is that in order to generate sustainable urban mobility that values the conservation of the historic center, a strategic design of efficient collective transport, design and conditioning of pedestrian and bicycle paths, improvement of road infrastructure and the relocation of public services. Based on the results found, the implementation of the components of sustainable mobility generates not only the conservation of the heritage of the historical landscape but also the preservation of the environment and a better quality of life for locals and visitors primarily.

Keywords: sustainable urban mobility, quality of life, historic center, heritage and preservation.

I. INTRODUCCIÓN

Por evaluación de la UNESCO el centro histórico del Cusco es estipulado como Patrimonio Cultural de la Humanidad, acontecimiento que se dio lugar en 1983, posterior a la conferencia de Nairobi de 1976, el centro histórico fue establecido como un todo al conjunto histórico y su entorno cercano en consideración global de las actividades humanas, infraestructurales, la estructura espacial y las zonas circundantes, también atribuido como un grupo de construcciones y espacios con posibilidad de ser carácter arqueológico (Carrascosa, 2001).

El centro histórico es un espacio que guarda memoria impresa del pasado materializado en las casonas de dos niveles, calles angostas, templos, etc.; edificados a base de adobe y piedra, registro que fue originado a partir del centralismo del gobierno y de la administración cultural, político y religioso, también mencionado como centro del imperio del Tahuantinsuyo de la civilización incaica; por ende, se orienta a una infraestructuras, de la época incaica, colonial y republicana por más de 500 años de anterioridad aproximadamente del siglo XVI. Las construcciones se han acumulado de distintos escenarios de la historia; pero siempre sobre las calles empedradas originarias de la cultura Inca, usadas a un principio para el tránsito peatonal y de los animales, sin embargo, con el pasar del tiempo cambio adaptándose a las condiciones y exigencias de la época, a la actualidad estas vías entorno a la plaza de armas se encuentran motorizadas.

El circuito vial del centro histórico, se muestra como núcleo urbano originando todo el sistema vial, se posiciona en función articuladora del circuito urbano, por ende, se genera problemas de congestión vehicular, ligada a las angostas calles y a la emisión de gases que degeneran las edificaciones circundantes; de igual manera su comportamiento es como un intercesor que conecta a los diferentes distritos de Santiago, Wanchaq, con el pasar del tiempo, van perdiendo su monumentalidad, relacionado a las nuevas construcciones y al desarrollo de nuevas infraestructuras, pese a las implementaciones de normativas municipales la protección no ha sido optima, paralelamente no ha sido aplicado por los

conductores, en consecuencia constantemente se ha vulnerado el estado normal de las edificaciones y de todo el patrimonio.

El centralismo de los equipamientos y usos como zonas comerciales, de atención a la ciudadanía, espacios gubernamentales (instalación de la Municipalidad provincial de Cusco), áreas financieras, instalaciones de justicia; por la exigencia de cubrir necesidades se emplazan entorno a estos espacios que generan una gran afluencia de concentración de personas que se desplacen al centro histórico, a la paralela la entrada de distintos vehículos motorizados, alguno de estos son de carga pesada que no contempla la resistencia óptima ni la capacidad vial del circuito.

Por las cualidades monumentales, históricas y arqueológicas del centro histórico del Cusco, maneja un movimiento turístico durante el 2019 se posiciono con un 1 505 428 millón, lo cual da a 4345 visitantes por día. Según Promperú (2019), del 82%-94% de turistas tanto nacionales como extranjeros visitan el centro histórico de Cusco, atractivo por las edificaciones arqueológicas, arquitectónicas como casonas, museos, áreas arqueológicas y otros espacios potenciales del turismo. El gran porcentaje de los pobladores locales que residen en el centro histórico, habitan en casonas ancestrales los cuales son obsoletas que no brindan las comodidades a los nuevos requerimientos de la actualidad, consecuente a este acto se genera entorpecimiento de la transpirabilidad peatonal y vehicular, concurrentemente en horarios de ingreso y salida de la comunidad estudiantil.

El modelo vigente de la movilidad se encuentra sobredimensionado, lo cual exige plantear una nueva propuesta a los escenarios tradicionales del tránsito urbano; que dé respuesta a las exigencias de una nueva era global con una perspectiva real a las necesidades tanto del centro histórico como de sus usuarios y visitantes. Estableciendo nuevas condiciones de uso, reorganizando el tipo de tránsito en el centro histórico en proyección a la sostenibilidad que conserve la infraestructura circundante de la zona y genere el uso eficiente de sus recursos, acciones que deben de gestionarse con la planificación territorial y urbana, proyectadas a la correcta articulación del centro histórico de Cusco.

Por consiguiente, es prudente que el sistema de movilidad urbana se apertura basado en la circulación peatonal, movilidad no motorizada, bicicleta, aumento de movilidad publica generar un escenario seguro y garantizado, enfocado a la adaptación y adecuación geométrica de las calles del circuito, que generen los aspectos de seguridad, sin exonerar o excluir los barrios por el que los locales puedan trasladarse por la parte céntrica de la ciudad. La mayoría de las propuestas de transporte en el rubro de la movilidad urbana del tipo sostenible, así como las metodologías están interrelacionados con el funcionamiento equilibrado en relación con el peatón y vehículo, su finalidad es de superar las condiciones de vivencia no solo centrado en los residentes si no también los visitantes y los habitantes de toda la ciudad del Cusco.

En los últimos años se ha planteado diversas posibilidades para la conservación de los monumentos, por lo cual los periodos de gobernanza de la provincia de Cusco ha proyectado diversas posibilidades que mitigue los riesgos y daños que afecten y generen el crecimiento del parque automotor, los cuales cada cuatro años de intercambio no se han concretado; en consecuencia, en esta investigación se proyectara algunos aportes focalizados al centro histórico del Cusco correlacionado a la sostenibilidad de sistema de transporte urbano sostenible.

En nuestra historia, se han presentado a discusión diversas soluciones para proteger la monumentalidad, para esto los municipios del Cusco han ideado soluciones para poder reducir el daño que se presenta cuando crece e incrementa el parque automotor, toda esta información contribuirá en la presente investigación a la preservación del centro histórico del Cusco en relación a la movilidad urbana sostenible.

Este estudio muestra la importancia del centro histórico del Cusco y su importancia para el Cusco y todo el Perú con el fin de preservar el patrimonio cultural, reducir la contaminación ambiental y así mejorar la calidad de vida de los habitantes que visitan y se quedan en el centro histórico de Cusco. Por lo tanto, es necesaria la conservación, ya que algunas de las edificaciones encontradas tienen aproximadamente 500 años de antigüedad, y el constante tránsito de vehículos

genera vibraciones que dañan progresivamente las construcciones que se tienen por el momento, creadas para su uso cotidiano en la ciudad.

Este trabajo de investigación tiene gran relevancia, porque muestra cómo el sistema de transporte urbano en el centro histórico del Cusco que se tiene en la presente fecha, va cambiando paulatinamente agresivamente su monumentalidad, por ende, se sugiere brindar soluciones que pueden implementarse a un periodo corto o en plazo amplio. Esto incluye un programa para poder analizar a conciencia para que la gente de la ciudad del Cusco, para que con esto evite en lo posible el

En la investigación se describió como problema general: ¿En qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco?, así mismo se tienen problemas específicos: ¿En qué medida el origen y destino, el modo de desplazamiento, la seguridad y medio ambiente se relacionan con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco?

Así mismo en esta investigación se plantea como objetivo general el de determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco, 2022, y como objetivos específicos: determinar la relación que existe entre el origen y destino, identificar la relación que existe entre el modo de desplazamiento y analizar la relación que existe entre la seguridad y medio ambiente con la preservación del centro histórico de la ciudad del Cusco

II. MARCO TEÓRICO

En lo referente a los antecedentes de la presente investigación, se revisa las fuentes antiguas que se han desarrollado a nivel nacional y también internacional.

(Reque, 2019), en la investigación para obtener el título de Maestría, Movilidad Sostenible como gestor del espacio público en el centro histórico de Chiclayo elaborada en la Universidad Cesar Vallejo proyectó un modelo de movilidad sustentable que contraste replicar los espacios públicos en una zona del conjunto histórico de la ciudad de Chiclayo misma que ayudara a proyectar las áreas públicas articuladas y cohesionadas en el centro histórico de Chiclayo de manera segura que promueva las áreas de parqueo entorno al grupo histórico, el estudio posee como finalidad generar vías y rutas no motorizadas, oxigenar de las altas cantidades de vehículos, plantear un mejor sistema de transporte vehicular que propicie o garantice seguridad en los ciudadanos y visitantes. Para el objeto de estudio se centra en las características morfológicas como los atributos de las veredas, tráfico motorizado, equipamientos de señaléticas y mobiliario urbano; de igual forma en las redes; así como vías de flujo constante y tipo de vía terciaria auxiliar. Existe una estrategia metodológica aplicado en esta investigación basado de tipo apropiado y aplicativo, primordial como camino para cumplir la finalidad de investigación, se apertura un tipo de indagación proyectado en un tipo explicativa; se necesitará realizar un recorrido e campo misma que ayudara en especificar las problemáticas de las redes vehiculares y el resto de las consecuencias de la calidad de los espacios públicos.

En conclusión, la investigación llego a definirse en las rutas de tipo arterial en su función colectora o conectora de la zona histórica, el cual posee un gran porcentaje de deterioro, las causas cruciales son la desorganización del comercio ambulatorio, proyectado en dos tipos tanto estacionaria y transportable, esparcimiento de publicidad no reglamentado, las redes eléctricas a nivel aéreo se encuentran desorganizadas propensos a generar problemas futuros de cortocircuito. En síntesis, en el presente estudio, las vías arteriales a nivel local muestran deficiencias en el flujo libre y la sistematización que reduce la plaza y requerimientos para el desempeño en el transporte vehicular, de igual forma estas

redes viales poseen un tráfico alto de congestión vehicular, como consecuencia de la apertura de nuevos puntos de parqueo en razón de 10% por año, paralelamente las vías principales canalizan un alto nivel de congestión, lo cual es producto de una mala estrategia de organización. Por ende, por medio de la presente investigación se ha propuesto un prototipo de movilidad urbana considerando las condiciones de sostenibilidad como objeto de regeneración del espacio urbano público entorno del área del centro histórico de la capital de Chiclayo, para ello se concientiza a la ciudadanía al uso de movilidad colectiva para dirigirse al conjunto central de carácter histórico.

(Chiara, 2020), en la tesis para la obtención del certificado de doctor, con el tema de movilidad Urbana no Motorizada y la incidencia en el desarrollo sostenible, presentado en la Universidad Federico Villareal en el departamento de Lima tuvo como objetivo determinar que este tipo de movilidad va a incidir en el desarrollo sustentable de las cercanías de los distritos de Lince y San Isidro de la provincia de Lima, en este estudio se definió las características de las consecuencias del uso de movilidad no motorizada como bicicleta como una opción de transportarse con referente al desarrollo sustentable del transporte urbano, se evaluó en base a una muestra de 115,446 habitantes que son la suma de los dos distritos, de la misma manera se realizó un cuestionario que va dirigida a las personas que usan bicicleta a un total de 61 usuarios registrado de ambos distritos encuestados del cuestionario de preguntas, los que hacen uso como medio de transporte a la bicicleta. En este estudio se hace uso de la técnica de observación para el monitoreo de ciclistas que transitan por las diferentes áreas y en diversos intervalos de tiempos diario con el objetivo de poseer un panorama de percepción del ciclo vial; las técnicas metodológicas basadas en el criterio no experimental características como método de observación, en un enfoque de diseño correlacional de tipo causal, con carácter de elaborar los datos cualitativos, en función de las variables y sus respectivas dimensiones.

En el resultado del estudio muestra una gama de la existencia de prueba estadística para confirmar las diferentes formas de accesibilidad y de conexiones vehiculares no motorizadas diversificado en cada paradero de movilidad pública colectiva que es un aspecto modificante del progreso urbano sostenible. Por

consiguiente, se ratifica que la movilidad urbana el cual no es motorizada y la influencia a la sostenibilidad de San Isidro, Lince, otros distritos de la provincia de Lima, así como de Lima metropolitana. En este estudio se evaluó el 67.54% de beneficiarios de los tipos de movilidad que se encuentran en la posibilidad de hacer uso de bicicletas como una fuente de movilidad organizándose por medio de las ciclovías: las individuales, los compartidos o los integrales, los que van a estar interconectado a los diversos paraderos que se encuentran en el área de estudio, en conformidad a las opciones de movilidad masiva y de mediador que posibilite generar un pensamiento de identidad de la conciencia ambiental, que se incentive en la sostenibilidad del transporte colectivo, lo que viabiliza la sostenibilidad en este tipo de transporte principal del área metropolitana de Lima.

(Gonzales, 2018), en la investigación de tipo Doctoral, centrado en el estudio del centro histórico como paisaje urbano histórico; conjunto morfológico de la composición y de la materialización histórica, desarrollada en la Universidad Nacional de la Plata tuvo como finalidad de estudio analizar y determinar de qué manera han sido las modificaciones teóricas de las definiciones experimentadas en la forma de descifrar e inferir los grupos o centros históricos latinoamericanos direccionado a los paisajes históricos; de la misma forma canalizar y definir los cambios progresivos de la parte teórica de las conceptualizaciones y las teorías focalizados en la experimentación de la forma de dilucidar los centros históricos, que son el motor principal del origen de las estrategias y formas de gestión focalizados desarrollando intervenciones en proyección a ser aplicados en centros históricos. Con el estudio se proyectó definir una intervención para los centros históricos latinoamericanos focalizado como un conjunto de paisajes urbanos históricos enfocados conjuntos urbanos sostenibles. En consecuencia, se interpreta diferentes puntos de vista focalizados en el centro histórico a través de metodologías de gestión con visión a desarrollarse en los grupos históricos en sectores de habla hispana de América Latina y España, así como Italia enfocados tanto en ciudades en formación y ciudades desarrollados en los periodos del año 1970 a 2015. La estrategia en la metodología se proyectó en la indagación de forma cualitativa y cuantitativa además de explicativa.

Con la ayuda este estudio, es posible determinar cómo crear una agencia dedicada a la gestión de la planificación urbana histórica, que será responsable de implementar la política del paisaje con herramientas de planificación e implementación. En la investigación se tuvo como conclusión que no hay ciudad perfecta y que hay un largo camino por avanzar, es así que las personas, sueños e ilusiones son las inspiraciones para transformar el mundo. El desafío no es solo buscar funciones nuevas, sino en poder recuperar y guardar todo lo que le ofrece vida. Por consiguiente, la importancia de todos los centros históricos como patrimonio cultural requiere de un plan que mejore su alcance sin descartar todas las situaciones cotidianas, así como la desorientación de ver a los niños reír, golpear a los vecinos o cantarles a alguien.

(Torres, 2020), en su tesis doctoral: Movilidad Urbana Sostenible como Factor de Acceso Urbano a Trujillo 2020 desarrollada en la Universidad Cesar Vallejo tuvo como objetivo el de identificar la movilidad urbana sostenible como parte integral del Plan Urbano de la ciudad de Trujillo. La muestra de población urbana en el distrito de Trujillo, como El Porvenir, Víctor Larco Herrera, Florencia de Mora y La Esperanza, fue de 5 calles vehiculares, 2 calles peatonales y 914,554 habitantes.

En síntesis, las respuestas que se lograron adquirir en el proceso de investigación se optaron brindar respuestas por medio del problema principal; los objetivos específicos focalizados en la hipótesis, para ello se desarrollaron instrumentos con la finalidad de desarrollar conclusiones y definir de las dimensiones de origen de destino de los usuarios que es afectada en la jerarquía de la transportabilidad, se ha determinado de qué manera va impactar el mecanismos modal y en el sistema de transporte urbano sostenible, la investigación tiene como conclusión la determinación de los motivos primordiales por el cual se da el desplazamiento, ya sea por el trabajo diario o estudio y que el mayor desplazamiento que los ciudadanos realizan son en las horas donde hay mucho tráfico, así mismo se reafirma que la población al momento de desplazarse no solo debería desear la movilidad mediante un motorizado para moverse, por ello la movilizarse sosteniblemente es un planteamiento para mejorar la salud de las personas.

(Goyes, 2018), en su trabajo de investigación en base a la tesis, con el título de Movilidad Urbana Sostenible en el centro de la ciudad de Ambato, el cual fue realizado en el Instituto de Leiria Brasil, desarrolló un plan de acción estratégico que pueda garantizar la equidad priorizando modos de transporte civil y ecológico para mejorar el transporte público. Las barreras a la libre movilidad, a su vez, fomentan un menor uso del automóvil dentro del área de estudio, reduciendo el tráfico de automóviles y los niveles de contaminación, brindando así la seguridad de transitar libre a la ciudadanía. La movilidad, la eficiencia, la justicia, la seguridad y la protección del medio ambiente son, por tanto, centrales objetivos en la orientación del plan de movilidad urbana sostenible propuesto, que requiere una evaluación y seguimiento continuos a través de indicadores de desempeño específicos. Por tanto, los casos estudiados se concentran en el centro de la región ecuatoriana, donde se ubica el centro de la población.

En síntesis, los objetivos adquiridos se muestran en la investigación como aquellos que se optaron para brindar respuesta por medio del problema principal; los objetivos específicos focalizados en la hipótesis, para ello se desarrollaron instrumentos con la finalidad de desarrollar conclusiones y definir las dimensiones de origen de destino de los usuarios que es afectada en la jerarquía de la transportabilidad, también se ha determinado de qué manera va impactar el mecanismos modal y en el sistema de transporte urbano de sostenibilidad. La investigación tiene como conclusión que se determinó que los motivos primordiales por el cual se da el desplazamiento es por el trabajo diario o estudio y que el mayor desplazamiento que los ciudadanos realizan son en las horas donde hay mucho tráfico, así mismo se reafirma que la población al momento de desplazarse no solo debería desear la movilidad mediante un motorizado para moverse, por ello la movilizarse sosteniblemente es un planteamiento para mejorar la salud de las personas.

Vega P. (2019), en su trabajo de investigación en base a la tesis con título: Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en España (PMUS), tuvo como finalidad determinar cómo se conoce y se toma el tema de la decadencia o el crecimiento de los programas de transporte urbano en España. Por ello, se tuvo en cuenta la coyuntura internacional, lo que permitiría un análisis directo y cuidadoso de la

implementación de programas sostenibles en áreas urbanas, que ya se encuentran en uso desde el 2004.

Dentro de esta investigación, se pone en correlación los fracasos o los éxitos al momento de comenzar los planes urbanos de movilidad, en las ciudades de España; por tanto, se examina el contexto internacional, en el que se pueden definir los contextos latinoamericano y europeo. Este estudio se centró en la planificación del transporte en ciudades de tamaño similar con una muestra de 186.370 personas. Como parte del estudio, se realizó un estudio comparativo para revelar diferencias en la dinámica en ubicaciones con mejor estabilidad. En comparación con el pasado, trató de adoptar métodos tradicionales y cuantitativos por un lado y comprender los problemas de la planificación del tráfico urbano por otro lado, de acuerdo con métodos de investigación basados en conceptos espaciales. Desde el punto de vista de todos.

La fuerza del plan dinámico de San Sebastián es que los planes son métodos de planificación ambiental introducidos en la década de 1990, donde las herramientas de gestión del tráfico son las herramientas de control de la ciudad en investigación. Como resultado de este estudio, también se dice que no existe una herramienta que dé respuesta a las inquietudes y necesidades de los pequeños pueblos. La implementación de planes sostenibles de transporte urbano lleva a que casi todos los municipios puedan realizar planes para los años futuros, poniendo en relación su creación. Por lo tanto, el estudio es de utilidad en un escenario incierto en términos de sostenibilidad de biocombustibles y capacidad electromecánicas entre otras.

Ramírez N, et Al, (2019), en el Artículo Estrategias de Preservación del Patrimonio Cultural de los Centros Históricos de Puebla, La Habana y Quito tuvieron como propósito comparar y evaluar las reglas de orden y las herramientas de planificación que están relacionadas con la renovación cultural de diferentes ciudades como Puebla, La Habana y Quito, conocida como Nueva España, y son muy importantes y por su gran valor histórico.

El estudio mostró que las ciudades de América Latina que se crearon en el siglo XVI se pueden conectar con los lugares de esa época, lo que se denominó la

adopción europea de la arquitectura y las ciudades, porque había muchos elementos de los diferentes tipos de la zona. Por lo tanto, la influencia de los españoles se refiere a la ubicación y organización de otras ciudades de América Latina y a través de ejemplos de la historia, leyes y reglamentos en América Latina para lograr un sistema simple de administradores de ciudades. Las características comunes de las ciudades son también la historia de la educación y la compleja cooperación entre instituciones para definir políticas públicas y decisiones para proteger los valores humanos.

Reyes A. (2021), en su trabajo de investigación en base a la tesis con título Transformación y Permanencia del Patrimonio Cultural Urbano en el Siglo XXI, en la ciudad de México tuvo como objetivo encontrar motivos y razones para la conservación del patrimonio cultural cerca de Puebla, México en el siglo XXI y cómo se relaciona la remodelación de diversas edificaciones con el cambio de uso de suelo. Para el estudio se realizó la encuesta en una muestra de 150 personas de la región de Analco. El método de investigación analizado está ligado a la investigación que se realiza en diversos campos a través de un enfoque psicológico sistemático, donde se puede explicar y comprender la pregunta de investigación, se prefiere la explicación y comprensión del sector turístico. La pregunta de investigación es evaluar la preocupación de las diferentes políticas en tema de la relación cultural en la ciudad de Puebla.

Este estudio demostró que existe una contradicción en la premisa que se tiene al realizar dicha investigación, porque hay dos tipos diferentes que cambian y cambian. Esta violación debe ser probada por diferentes políticas gubernamentales para eliminar los efectos negativos sobre el patrimonio cultural, porque la historia de la ciudad de Puebla que es considerada patrimonio cultural, el turismo y los turistas se puede cambiar, lo cual crea más puestos de trabajo y aumenta el PBI. Este estudio mostró que la cultura del turismo no influye en la ciudad, sino que los turistas visitan la ciudad para comprender la cultura de los residentes, para determinar los límites y para no destruir ya presente o futura de la ciudad de Puebla.

García M. (2020), en su trabajo de investigación en base de tesis con título, La gestión Pública y la recuperación del Centro Histórico de la ciudad de Lima. Caso: Piérola, Avenidas Grau, Abancay y Jirones Ancash y Huánuco, 2018, el cual fue

realizado para la Universidad San Martín de Porras tuvo el propósito de determinar la relación entre la administración pública y la restauración de la historia de Lima, así como los parámetros que crean la relación entre la política cultural, las tradiciones culturales, el derecho municipal y la restauración de monumentos históricos. Lima, ciudad de Lima. El número de habitantes se estimó de acuerdo al polígono formado por Avenida Abancay.

El estudio concluyó que, junto con el éxito de las políticas culturales, las instituciones culturales, las normas de la ciudad, la administración pública y la restauración del centro histórico de Lima, también se constató la destrucción del patrimonio, el colapso de las instituciones, las normas complejas y el desconocimiento de la ciudad de Lima. La importancia del centro histórico, que simboliza el resumen del abuso de la administración de la ciudad de Lima.

Carreño J. (2020). en su trabajo de investigación en base a la tesis con título Estrategias y medidas de prevención y planificación ante los problemas ambientales de los centros o zonas histórico monumentales: Caso del centro histórico de Cusco tuvo como finalidad distinguir entre las diferentes causas de la contaminación del aire en el centro histórico del Cusco, que afectan a todo el entorno con los componentes de los monumentos republicanos, coloniales e históricos, así como con los restos arqueológicos desde la época Inca hasta la época colonial, que brindan medios para prevenir el efecto de los tóxicos ambientales sobre el patrimonio cultural. En el estudio se utilizaron como muestras y áreas de estudio cuatro sectores; en los métodos de investigación se utilizan los siguientes métodos: la hermenéutica, donde se comparan los centros históricos con los problemas ambientales y el análisis relacionado, y la hermenéutica, donde se explican los principios y normas relacionados con la gestión exegetico con la que se realiza la explicación de principios y normas relacionadas con la gestión de los Centros Históricos.

Se concluyo en la investigación que otros factores de contaminación en la ciudad del Cusco son la quema de árboles, quema artificial de techos de edificios, así como la fabricación artesanal de ladrillos. En cuanto a la contaminación del patrimonio histórico de la ciudad, se concluyó que la erosión de varios patrimonios históricos está aumentando, incluida la zona conocida como la cobertura llamada

costa negra, que se divide en dinteles, laterales y torres, adyacentes y torres de la mayoría de los patrimonios históricos.

En lo referente a base teórica, se presentan en detalle las teorías vinculadas a las variables y mediciones en el proyecto, se comprende el proceso del problema y las áreas de investigación, se evalúa la situación de la investigación y se evalúan y reflexionan los temas en cuestión, a través de este proceso.

La teoría del lugar central propuesta por Walter Christaller en 1933 se refiere a la distribución y jerarquía de diferentes lugares centrales, y toda la ciudad se ve como una plaza central organizada por jerarquía con diferentes niveles: clases alta intermedia y baja.

El principio de dos elementos de integración urbana: por un lado, el conjunto como centro de distribución óptimo para carga y abastecimiento, y por otro lado los servicios integrables en el sistema. Según Gavidia, esta teoría fue propuesta por Walter Crystal y alterada por August Losh. (Gavidia Ríos, M., 2010).

Teoría de la interacción espacial presentada por W.J. Reilly en 1931, difiere de la teoría central, donde muchos compradores acuden a diferentes áreas del negocio de una manera sencilla y altamente organizada. Por lo tanto, la visión de Newton dice que la electricidad que recibe una ciudad está relacionada negativamente con la buena distancia de las personas de cada área, por lo que se invita a los compradores al lugar más cercano y más grande. Reilly emplea el principio de Newton, dentro de la investigación de población (Torres C. 2020).

Teoría de la movilidad de Velásquez, C (2015): Basados en una perspectiva humanista cualitativa, utilizando la movilidad en los espacios públicos como un factor clave, proponiendo que todas las actividades no se pueden lograr sin una alternativa. A través del desplazamiento del espacio urbano, aclara que el movimiento es un factor clave para crear y mantener la estructura del espacio urbano cuando se trata de medios de transporte, no solo eso, sino también los muchos modos de viaje que se ofrecen.

El movimiento constante nos hace pensar en ciudades modernas divididas por grupos de personas y rodeadas por la rotación del tráfico. No hay transporte público

en ningún otro lugar. Además, la movilidad sostenible se considera un enfoque sostenible que contribuye a la sostenibilidad medioambiental.

La movilidad estudiada por Alduán (2008), tiene como objetivo las debilidades y objetivos de las personas, que se encuentran en una ciudad, con el tiempo el concepto ha visto muchas iteraciones, con el primer enfoque en el transporte, el tráfico y la infraestructura vial, sin embargo, esta idea va más allá porque se considera muy importante.

Según la Movilidad Urbana Sostenible de Otero, la movilidad urbana crea una respuesta a las necesidades de las personas cuyo principal objetivo es satisfacerlas. Esta movilidad sostenible no solo es asequible, sino que, por el contrario, debe ser apoyada ecológica y socioculturalmente para que las nuevas generaciones puedan disfrutarla (Otero, 2015).

Mediante la creación de un escenario de búsqueda de viajes urbanos, las categorías de servicios y las listas de acción de conocimiento de viajes se pueden administrar mediante datos administrados de acuerdo con la estrategia de comunicación blanca y el comportamiento de las personas. Por lo tanto, desde este punto de vista, podemos mejorar los servicios robustos, eficientes y oportunos, evitar la complejidad y el uso de otros transportes y compras.

La implementación de inversiones rentables no es fundamental, su gestión está relacionada con muchos factores que se concentran inusualmente en diferentes sectores, y su uso debe basarse en las proyecciones de las políticas socioculturales para evitar que el efecto se detenga. Es fundamental tener un lugar para mejorar la calidad de las personas y lograr la sostenibilidad (EPOMM, 2008).

Desarrollo sostenible según Nebel & Wright (1999), manifiesta que el proceso el desarrollo del proceso, tiene que ser evaluado mediante los caracteres que se tiene, con la finalidad de ayudar para que la vida de las personas sea mejor, protegiendo el ambiente sin afectar al entorno.

El transporte privado y público, siempre están relacionados con la economía de los usuarios, pero, no todos tienen los mismos medios en la ciudad, por lo que se motiva a usar vehículos no motorizados y el uso de transporte colectivo para ayudar

a las personas a que tengan acceso a servicios primordiales. Por otro lado, no todas las personas son conscientes del daño que ocasionan al ambiente.

Clasificación del transporte sostenible, hace definición a una forma de desplazamiento primordialmente focalizado a la caminata, bicicleta o el transporte público, este tipo de transporte es compatible con el desarrollo económico y la conservación colectiva del medio ambiente, y el cuidado del incremento de los modos de vida de una población, se maneja diferentes medios de transporte.

En la Movilidad masiva es importante que los intervalos de viaje estén estrechamente relacionados con la movilidad de transporte como buses, trenes u otro sistema masivo, esta forma es aquel que conecta la ciudad desde varios puntos cercanos y lejanos.

La Movilidad de índole personal o privado, está posicionado en relación a la movilidad sostenible como un modo de transporte, dada por bicicletas, a pie o transporte público; consecuente a ello, la forma de movilidad debe de estar en relación a mantener y conservar el medio ambiente, así mismo la inyección económica es fundamentalmente en la calidad de vida de los ciudadanos; por lo tanto, para generar este fin es necesario la implementación del confort y la garantía de los transeúntes en las calles. Este tipo de redes de transporte es parte principal de la vida sostenible de una urbanización, ya que sus ventajas son inmensas, requiere menos exposición a la contaminación, menos espacio en los espacios públicos ósea no necesita un espacio de estacionamiento que suele incurrir en los vehículos móviles; en conclusión, es vital incentivar el uso de este tipo de transporte y fomentar la seguridad de los peatones y ciclistas con el objetivo de reducir la movilidad motorizada (Winchez C. & Alfonsina G., 2016).

Problemas de la movilidad, hoy en día la movilidad dentro de la ciudad esta correlacionado al uso de auto, esta situación se encuentra en constante expansión poniendo en serios aprietos dentro de la sociedad, el medio ambiente y la economía estos estrechamente enlazados a la calidad de vida y a la salubridad de los usuarios, como el tráfico, enfermedades por la combustión motorizada, ruido, estados de sedentarismo, accidentes, priorización del diseño infraestructural y remarcación dentro de la ciudad del automóvil antes que el peatón (Mataix, 2010).

La calidad de vida está relacionado como últimas definiciones al bienestar y a la salud de una determinada población o del ser humano además de su evaluación cognitiva está diseñado por la satisfacción y las condiciones de vida; como oportunidad de vida en derecho a poseer un aire limpio, seguridad social como cualidades externas, y cualidades internas salud física y mental de los usuarios, sin embargo también es parte el resultado de vida que está relacionado a la crianza y al ser un ciudadano óptimo a nivel genérico y a nivel personal manejar la satisfacción con la vida y el nivel del humor (Caqueo & Urzua, 2012)

Es claro visualizar que la movilidad urbana ha cobrado fuerza en la motorización ya que es un prominente causante de los problemas de salud en la población, en consecuencia, genera bajo nivel de oxigenación en el aire, los alcances elevados de ruido y la sedentarización, son los niveles altos que interiorizan la calidad de vida (Mataix, 2010).

La OMS menciona que el impacto en la salubridad de los escenarios públicos son un problema crucial del presente, afecta y compromete a la herencia y al derecho de ser de las futuras generaciones en tal motivo el causante principal es la contaminación atmosférica (Organización Mundial de la Salud, 2017).

Medio Ambiente es el medio o contexto natural que engloba los escenarios físicos vivos y no vivos que contemplan la interrelación natural, entre estos se encuentra el ser humano y los comportamientos naturales de un determinado espacio; de otra parte, es un elemento para el desarrollo de la cultura y sociedad; que influyen en el comportamiento de sus usuarios (Machaca, 2018).

Los espacios públicos como fuente fundamental de la mejora de la calidad de vida, en base a la mención de Daza, afirma que la intervención en los espacios públicos como modelo metódico de la mejora de la calidad de vida, a través del diseño accesibilidad de los bienes públicos, uso de las edificaciones para la celebración o desarrollo de eventos que sean parte de la composición cultural y la memoria social de las personas (Daza, 2008).

Centro histórico se refiere a los asentamientos humanos vivos, posicionados de forma prominente por la infraestructura física y la morfología representativa del pasado, reconocidos como una muestra de la evolución de un pueblo o una ciudad,

se consideran desde caseríos hasta extensas urbes, en la actualidad no solo es una representación estética del pasado, al contrario remarca varios valores, materiales e inmateriales como parte fundamental de la importancia social, cultural, económica y emocional de la población.

El patrimonio cultural maneja un valor invaluable atribuible a la jerarquización de la sociedad, esta rama de la monumentalidad de un determinado objeto o vínculo patrimonial está proyectado en la actualidad a la valoración turística, económica, social y cultural de importancia para la sociedad y grupos científicos; para ser difundidos y conservados por tal valoración (Rico, 2012).

La conservación y preservación del patrimonio histórico, conlleva a plantear un foco integrado que maneja la arquitectura contemporánea a la mejora del desarrollo urbano sostenible y la correlación integral con el paisaje en conformidad a los prototipos históricos y al estilo de construcción y su medio circundante (VENTO, 2019)

La preservación del patrimonio urbano en relación al mejoramiento socioeconómico categorizado es consecuencia de los elementos físicos, funcionales, materiales, visuales, materiales y asociativas, combinadas a la expresión tipológica y la morfológica histórica. Por tal motivo es prudente la gestión de su conservación este correctamente guiado por aquellos que modelan la ciudad actores publico privados, entre promotores, empresarios, administrados que desarrollen un cruce conjunto dentro del trabajo para la ciudad, como un motor de desarrollo sostenible en manejo de gestión de los conjuntos urbanos con los principales pilares; ambiental, económico y social (Soto, 2011).

Preservación del centro histórico, la protección de los paisajes históricos de la ciudad están conformados por acciones encaminados a conservar y mantener los valores simbólicos y prominentes de su contexto, consecuente a su valoración patrimonial configurado de su configuración natural o también de la acción del hombre; para su conservación es fundamental mencionar la gestión de este tipo de paisajes urbanos históricos, que comprometen la acciones de caminar, ello fomenta la visualización de un escenario sostenible y garantiza la protección de un paisaje urbano, con el objetivo de dirigir y equilibrar las transformaciones inyectadas por

los acontecimientos o las nuevas tendencias contemporáneas sociales, económicas y medioambientales. Es fundamental considerar la ordenación del paisaje urbano, con la visión de mostrar un escenario vistoso y a la legibilidad del peatón, para su logro se debe considerar la restauración y la generación del paisaje (Consejo de Europa, 2000).

Adecuación del centro histórico, remarcado en la idea de la política patrimonial de la preservación y administración en la cual se formula un modelo que se adapte a los usos actuales en relación a los bienes con las necesidades contemporáneas de las mayorías. Este ángulo de la recuperación y mantenimiento de los patrimonios urbanos parte de la arquitectura, geografía urbana y las etapas de restauración. Por otro lado, el indicador pilar son las formas o estrategias integrales de recuperación manejado por diversos enfoques de gestión. La intervención es de manera múltiple o multidisciplinario, restauración del patrimonio arquitectónico, del espacio público, incentivar el turismo, reconstruir los contextos urbanos, intervención en los paisajes urbanos históricos, Para estas actividades es fundamental la gestión compartida del área público y privado, la planeación, la participación social, sostenibilidad económica (Medina, 2018).

Para la rehabilitación y revitalización de las áreas históricas, es imprescindible el estudio de la funcionalidad del funcionamiento del centro histórico, incurriendo en los elementos fundamentales que garanticen su vitalidad. Para este fin no es necesario la centralidad geográfica, en este tipo de contexto histórico, se identifica las actividades definen los caracteres requeridos. Por lo expuesto, es recuperar, conservar o incorporar la función que propicie la revitalización, es importante que dé respuesta a los siguientes factores (Carrion, 2007).

Medios físico ambientales, socio-culturales y económicos, desarrollados al patrimonio cultural, material e inmaterial, a los escenarios del ámbito general, de otra parte es fundamental considerar el medio físico ambiental, basados en las cualidades geomorfológicas, geográficas, topográficas que están manejados por el objetivo creado de servicio, en los usos del suelo, equipamientos “educación, recreativo, religioso, comercial, industrial, administrativo” configurado en las cualidades del espacio público (González, 2018).

Medio Económico, medios necesarios que posibiliten la activación económica; la centralidad, capacidad de una urbe que genere movimiento comercial, a través de sus servicios, atractivos, que estimulen un alto grado de frecuencia y otorguen el rasgo de centralidad. La multifuncionalidad, variedad de función que globalicen y articulen para generar un ambiente o atmósfera de permanencia activa. La vitalidad, sistema de redes de circulación y el diseño de su configuración, Por último, la accesibilidad, grados de densidad de flujos que se movilicen por las vías, esta característica se encuentra asociada a la alta o menor de las posibilidades de reactivación económica del centro histórico (Brito, 2007).

Medio socio-cultural, se basa en conformidad a las características socio-demográficas y culturales, que manifiestan la apreciación valorativa de la sociedad por medio de la significación simbólica que permiten brindar identidad a un objeto o lugar. Esta expresión de la sociedad materializa la identidad en esencia a los edificios y su distribución urbana; consecuente a la expresión resumida de una historia o acontecimientos grabados en la morfología de la estructura urbana en referencia a la sumatoria social, económica y cultural de la ciudad.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de la investigación

La investigación actual es de naturaleza práctica es decir que es aplicada, ya que pretende pasar del conocimiento teórico al conocimiento práctico en la resolución de problemas. Se consideran tipos de investigación aplicada para buscar la aplicación de lo aprendido, mientras que otros tipos de investigación crean e implementan prácticas basadas en el estudio de Murillo. (2008).

La investigación es no experimental, puesto que en los objetivos se ven las variables que se debe tener en un tiempo definido, donde se comparan a otras personas de realidades similares. Hernán R (2018).

Esta investigación es de enfoque cuantitativo, por medio de lo redactado por (Bernal, 2010) puesto que se objetivista en la comparación de variables, y así encontrar características que tengan relación con la realidad problemática.

Diseño correlacional simple ya que es preciso para establecer el grado que relacionan las variables entre sí, sabiendo que la relación no es casualidad, así mismo da pase para buscar hasta lo que se varia que es dependiente una de otra (Toro, 2007).

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1 Definición Conceptual

Variable independiente: Movilidad urbana Sostenible

Reconocemos que el transporte urbano sostenible requiere la capacidad de moverse o transportarse adecuadamente de una ciudad a otra con un impacto mínimo, con los ciudadanos (también conocidos como peatones) priorizando los aspectos de acceso y uso de los espacios urbanos. Una forma democrática de crear equilibrio ambiental. Por tanto, indicamos que favorece el nivel equilibrado entre estos caracteres. (Centro Juvenil, 2016).

Variable dependiente: Preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco

Hablando de conservación del Centro histórico viene siendo la protección y el constante recubrimiento ante probables peligros que puede existir, en la mayoría de los casos este núcleo viene desde el pasado, representando una estructura física, hasta el núcleo urbano y funcional de la metrópolis que tiene un valor adquiere un valor cultural y está ligado a la historia de su población (Hernández, 2016).

3.2.2 Definición Operacional

Variable Independiente: Movilidad Urbana Sostenible

Los variables como el origen y el destino tienen una relación con los tipos de migración, seguridad y medio ambiente relacionados con la gestión de comunidades sostenibles se analizará a través de 20 ítems que mostrarán cómo el transporte urbano está conectado con la historia del área de conservación. Cusco, 2022.

Variable Dependiente: Preservación del Centro Histórico

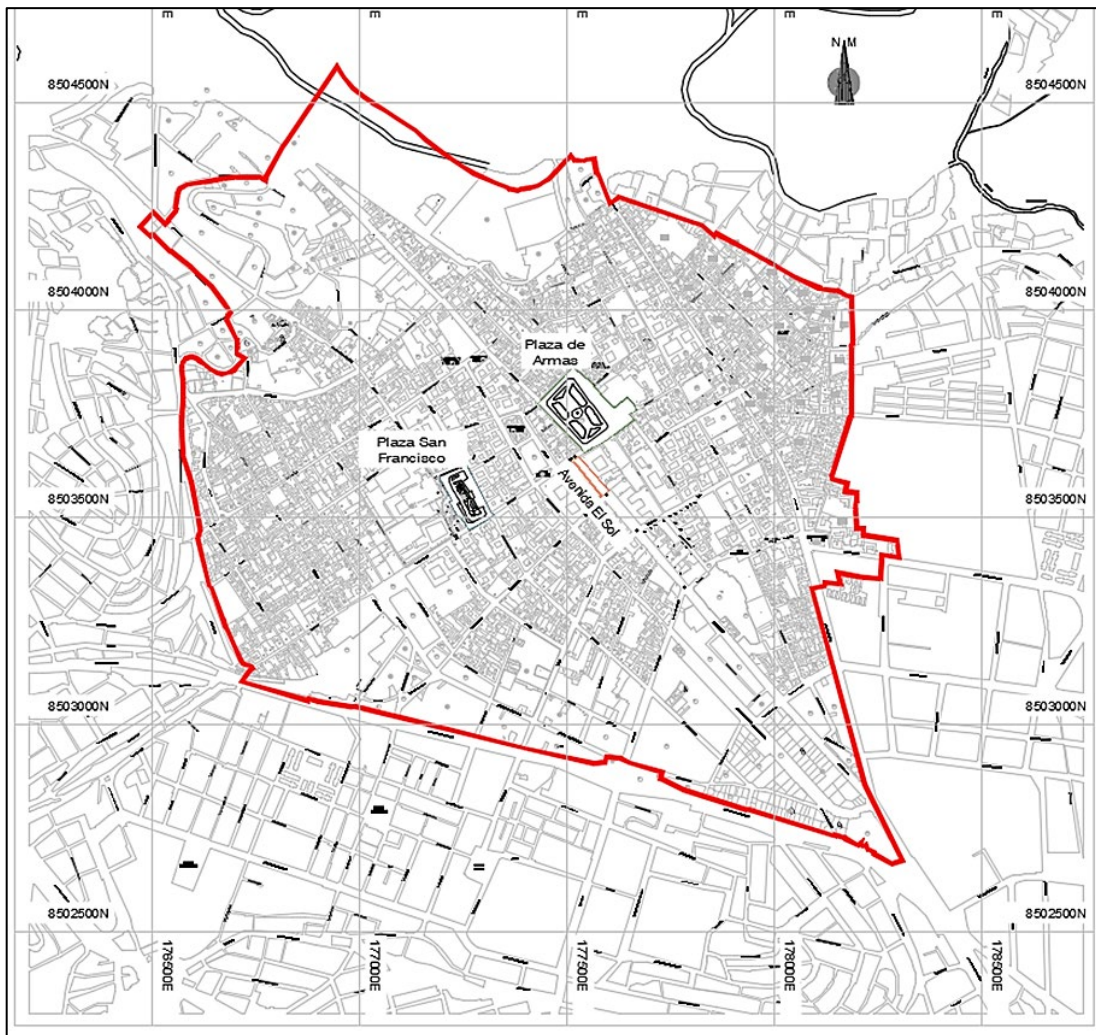
Relación entre dimensiones: cuenta con la conservación del patrimonio en el que se aplica un cuestionario de 8 ítems para determinar la relación entre conservación del patrimonio cultural y adecuación del centro histórico del Cusco, movilización urbana sostenible y protección del centro histórico del Cusco, 2022.

3.3 Población (criterios de selección), muestra

3.3.1 Población

Para los integrantes del territorio se evaluó el problema de dos formas distintas, la primera se consideró a las personas que habitan en la ciudad de Cusco que se trasladaron al centro de la culturalidad como también de los vehículos de transporte público y privado, que fueron ingresando al corazón histórico de la ciudad.

Figura 1. Ubicación de la población

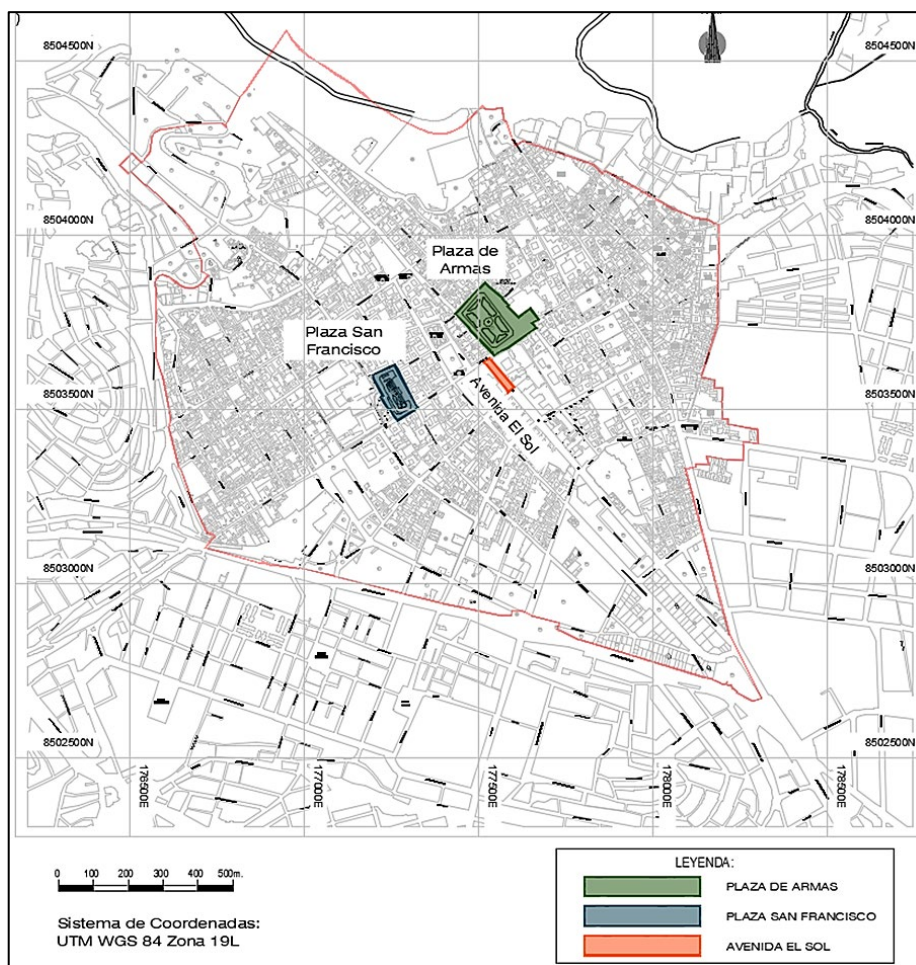


Fuente, elaboración en base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018
Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

3.3.2 Marco Muestral

Con respecto a la población que existe en la metrópolis de Cusco que migran al corazón histórico de cusco, adquiriendo un considerable número de integrantes, según se muestra y para la selección de vehículos se consideró la Av. El Sol del Centro histórico de la Ciudad del Cusco, esta avenida es por donde transitan la mayor cantidad de vehículos de la ciudad.

Figura 2. Parte Muestral De La Investigación



Fuente, elaboración en base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018 Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

En la siguiente figura se muestra el desarrollo de la población y muestra de la investigación.

Figura 3. Población y muestra de la investigación.

		POBLACIÓN Y MUESTRA						
		POBLACIÓN					MUESTRA	
PERSONAS	PERSONAS QUE VIVEN	4 CUADRAS *16	64 X VIVIENDA	64 X 4 Nº. DE PERSONAS	256	256	154	
	PERSONAS QUE NO VIVEN	HORA PICO: 5h 7-8am, 1-3pm, 4-5pm y 7-8pm	NACIONAL	50P/min	4cuadrasx60minx70Px5h	84000	266400	384
			EXTRANGERO	20P/min				
		HORA REGULAR: 19h	NACIONAL	25P/min	4cuadrasx60minx40Px19h	182400		
VEHICULAR	VEHICULOS	HORA PICO: 5h 7-8am, 1-3pm, 4-5pm y 7-8pm	EXTRANGERO	15P/min			CONTEO VEHICULAR	
				20Veh/min	20vehx5hx60minx4cuadras			
		HORA REGULAR: 19h		10Veh/min	10vehx19hx60minx4cuadras			

Fuente, elaboración propia, 2022.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Cuando se analizan los tipos transporte público y privado que usa la población de la ciudad de Cusco, ya que se analizó la movilización, y así conocimos las opiniones de las personas.

3.4.1 Técnicas usadas en la investigación

Encuesta: se usa este instrumento con el objetivo de conocer la opinión de los integrantes de la ciudad, referente al transporte urbano, en relación con el ingreso al centro histórico de la ciudad de Cusco.

Observación: Mediante las fichas de campo se analizó una muestra de la cantidad de personas y tipos de vehículos que pasan por el centro histórico de Cusco.

3.4.2 Instrumentos usados en la Investigación

Cuestionario: En este caso se presente una serie de preguntas creadas, bajo el recurso de las variables, con preguntas utilizadas para su clasificación lo cual nos ayuda a obtener resultados ordenados, puesto que se tiene una escala de nunca y siempre.

Guía de observación: La aplicación de esta se hizo con fichas objetivas, de los cuales nos brindan información de modelos de transporte que usa la población de Cusco al ingreso al centro histórico de la ciudad.

3.4.3. Validez de Instrumentos

Según López, R. (2019), se entiende por la validez de un instrumento de medición cuando un instrumento mide lo que debe medir. Por lo que para adquirirlo se debe hacer una comparación entre los medios que se usan referente a la adquisición de información con los variables que se tiene como objetivo conocer.

Los instrumentos que se realizaron por medio de evaluaciones de personas capacitadas en la investigación. Al finalizar de cada objetivo se realiza una lista donde se pone quien culmino la aplicación del instrumento de forma correcta. Es

resultado recaudado de la matriz de validación de asertividad cuando evalúa el juez, para lo que con el estudio se determinó la alta validez de las herramientas desarrolladas para el estudio, en tanto que la aplicación metodológicamente aceptable y los resultados obtenidos de la variable a cuestionar.

3.4.4. Confiabilidad de instrumentos

Par la presente investigación se tiene la validez de los instrumentos por parte de 06 expertos en investigación, profesores de la Universidad Cesar Vallejo, los cuales respaldan la validez de la investigación

3.5 Procedimientos

Para la presente tesis se desarrollará las siguientes etapas.

Primera etapa (Teórica)

Delimitar el problema en base a la realidad netamente la parte teórica, análisis de los antecedentes de evaluación, considerando nivel Internacional, Nacional y Local; indagación del respaldo teórico y definiciones de terminologías reglamentarias que faciliten el desarrollo de la tesis en referencia de la variable independiente y dependiente, las dimensiones e indicadores que se establece en el matriz de consistencia, aterrizados en la movilidad sostenible y la conservación del centro histórico del Cusco; para lo cual, se ahondara movilidad urbana, espacios públicos en centros históricos, escenarios culturales y aspectos recreacionales en enfocado a las hipótesis y los objetivos previstos.

Segunda etapa (Metodológica)

Se establece el tipo y diseño de investigación, considerando la operación de variables, en visualización de las variables, dimensiones e indicadores. Proposición de la población y muestra el análisis de los usuarios de estudio y las líneas de movilidad a evaluar; formulado a estos tipos de diseño de instrumentos de Medición a través de encuestas que se aplicara a la población.

Tercera etapa (Levantamiento de data)

Bajo los instrumentos de los indicadores y dimensiones, los trabajos desarrollados en origen y destino, modo de transporte, seguridad y medio ambiente, preservación del patrimonio, así como adecuación del centro histórico, recolección de información con la técnica de observación y presentación de encuestas en la población que habita y el que no habita; así también, contempla el conteo vehicular dentro del centro histórico.

Cuarta etapa (Interpretación de resultados)

Procesamiento de información a partir de programas de interpretación y análisis por medio del Excel y Spss, con la finalidad de llegar a conclusiones en diagramación y esquematización de los datos tanto de las variables como de los indicadores, las encuestas y el conteo vehicular, para concretar y establecer las discusiones de los resultados.

Quinta etapa (conclusiones y el informe final)

Desarrollo final del documento bajo el levantamiento de observaciones hasta la conclusión final considerando las recomendaciones según el diagnóstico y las síntesis encontradas.

3.6 Método de análisis de datos

Los que se aplicaron dentro de esta investigación, y fueron usados para su interpretación, se ramifican en 2 partes:

- A. Estadísticas descriptivas: A través de la elaboración de datos estadísticos en el que se observa, gráficos, barras, se pueden explicar variables en estudio.
- B. Estadística inferencial: Analice sus hallazgos utilizando herramientas estadísticas y utilice el software SPSS V25 para obtener conclusiones.

3.7 Aspectos éticos

La honestidad, considerada como primordial, ya que la investigación de Pokedex se cita de manera precisa y oportuna, citando a cada autor, libro, revista, etc.

La credibilidad es lo que se brinda en esta investigación porque brindan resultados que están directamente relacionados con los problemas identificados utilizando las herramientas disponibles sin cambiar la información disponible.

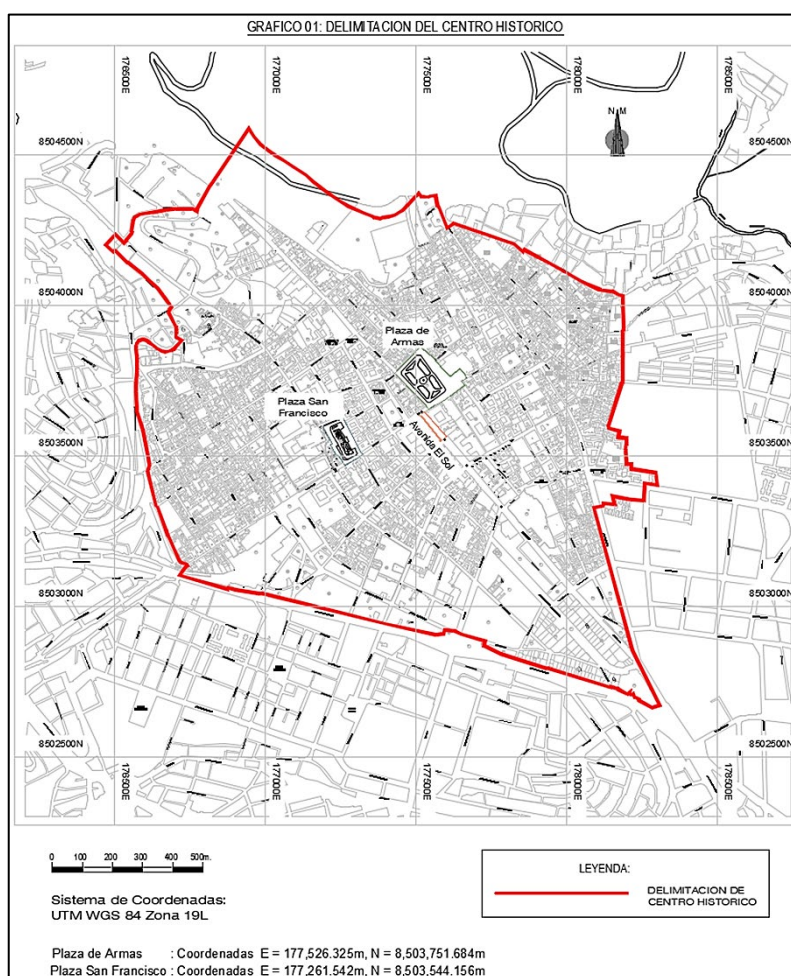
La aplicabilidad en un método que, brinda una veracidad al momento de adquirir, los resultados que fueron revelados en el estudio.

La estabilidad es la cuarta cualidad, porque los investigadores y autores del estudio coinciden en que, debido al tipo de investigación utilizada, algunos resultados pueden tener menos estabilidad, pero casi todos los hallazgos se confirman como estables.

IV. RESULTADOS

En base a la metodología propuesta se hace levantamiento de datos por etapas en base a los instrumentos aplicados en campo, posteriormente a ser analizados por medio de las variables, dimensiones e indicadores desarrolladas mencionadas en los capítulos anteriores, los que permiten dar respuesta a la problemática planteada y a los objetivos remarcados en el primer capítulo, además a la proyección de la hipótesis. Para ello se hace uso de la metodología cuantitativa y el análisis de datos, se ha desarrollado en correlación al tipo y diseño de investigación, la finalidad de la investigación es determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del centro histórico del Cusco en el año 2022.

Figura 4. Ubicación geográfica del Centro histórico de la ciudad del Cusco

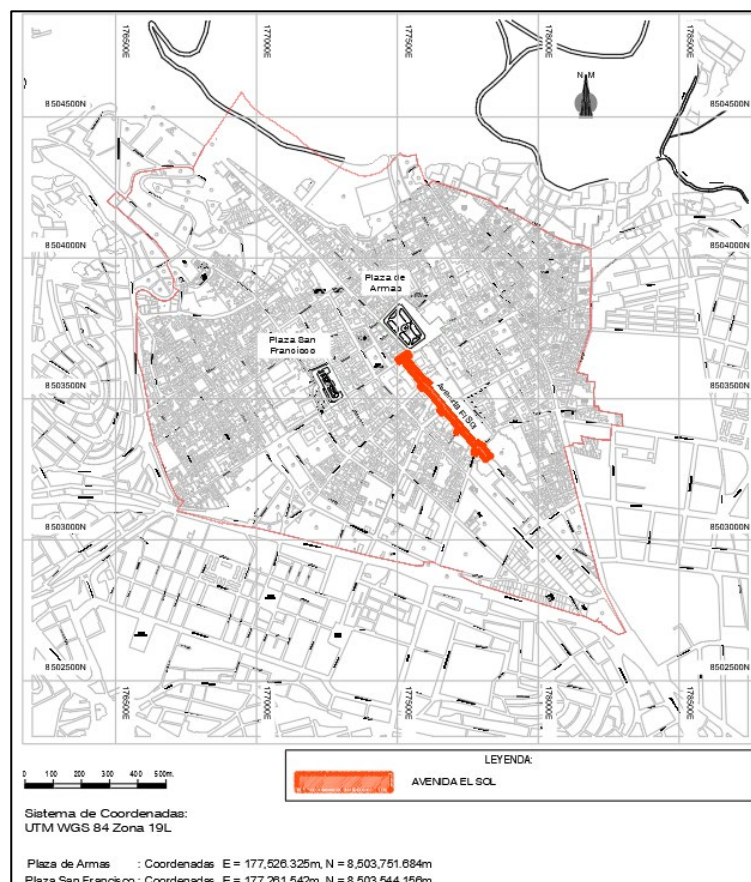


Fuente, elaboración y base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018 Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

El centro histórico de la urbe de Cusco en los últimos años ha acogido a varios turistas nacionales e internacionales, a la actualidad es el lugar más concurrido y visitado; por ende, su alcance es cada vez elevado, consecuente a ello es recurrente frente al desarrollo de actividades temporales y fijas, que mantienen activo la zona. Del mismo modo es crucial la conservación del este escenario histórico que se proyecte su protección con visión al disfrute de las futuras generaciones, por ende, es fundamental el planteamiento de la movilidad sostenible como fuente de preservación.

Los resultados recolectados del centro histórico de Cusco contemplan según la remarcación de la siguiente figura. Considerado como la zona de estudio la Av. Sol; con un manejo de cuatro cuadras, que interceptan con cuatro vías, Rosario, Ayacucho, Almagro y Mantas. El levantamiento de datos se ha desarrollado en estos cuatro puntos, considerando la población y muestra de la investigación.

Figura 5. Ubicación del tramo de análisis en referencia a la muestra



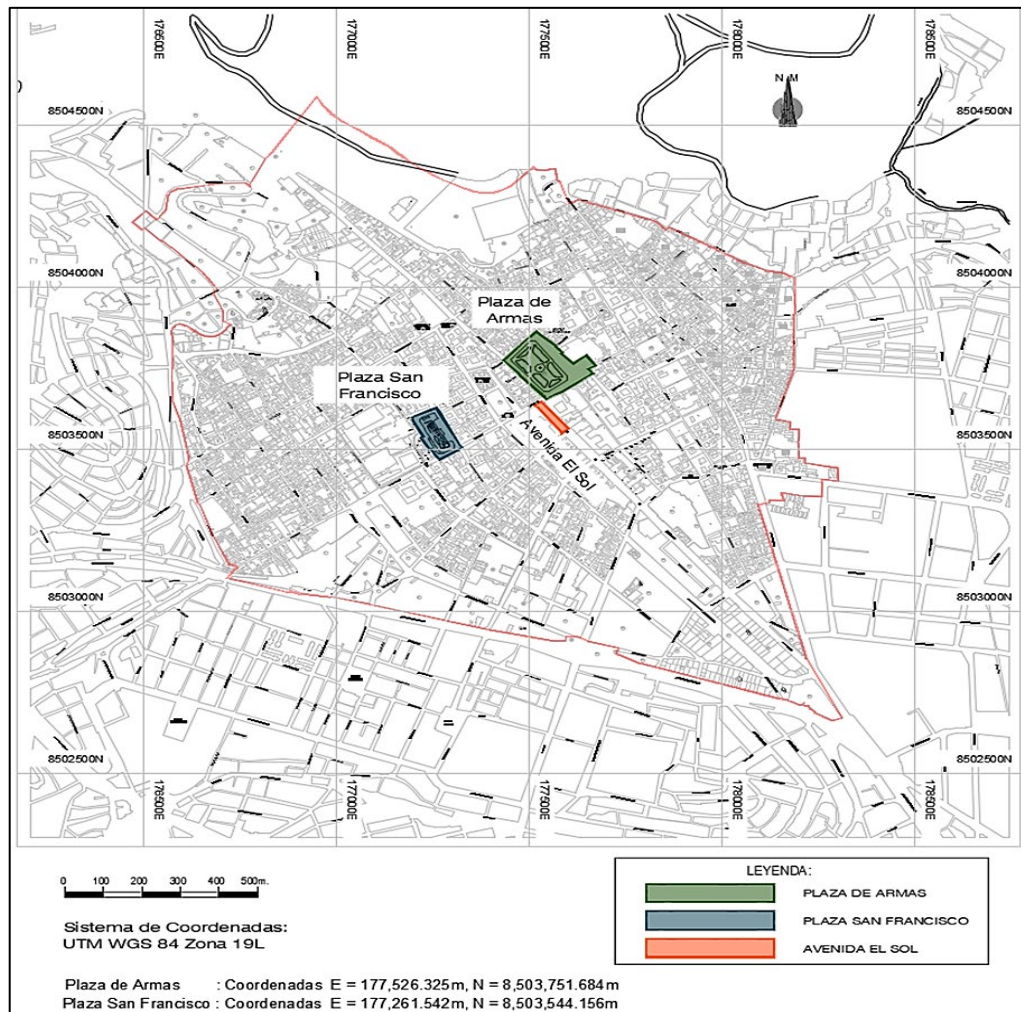
Fuente, elaboración y base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018 Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

El centro histórico se encuentra en la zona norte de la ciudad del Cusco, remarca tres plazoletas importantes: la Plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco, tres espacios públicos de afluencia densa de peatones y movilidad motorizada, sin existencia de ciclovías, limitada al diseño aglomerado inca, colonial y republicano con inserción de influencia contemporánea; sin embargo, las calles o los pasajes angostos no permiten la seguridad y la garantía de los transeúntes en competencia a los automóviles. Todo el centro histórico se encuentra aglomerado por la ubicación centralizada en el que se ha colocado por varios años. Sin embargo, existen varios indicadores que se mostrará en el siguiente análisis que entorpecen la viabilidad de la seguridad y la satisfacción sostenible de un espacio histórico como este.

4.1. Descripción de los resultados de los niveles de movilidad urbana y preservación del patrimonio del centro histórico de Cusco, 2022.

La clasificación del estudio está en base a los criterios tomados de la población y muestra. En la siguiente figura se muestra los puntos donde se ha desarrollado las entrevistas, este cuestionario está dirigido para personas que viven dentro del centro histórico cusqueño y para transeúntes que visitan tanto nacionales como extranjeros.

Figura 6. Puntos de entrevista



Fuente, elaboración y base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018 Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

Resultados de los que viven en los puntos de entrevista, bajo un análisis descriptivo, de la variable de movilidad urbana sostenible, en su dimensión de origen y destino.

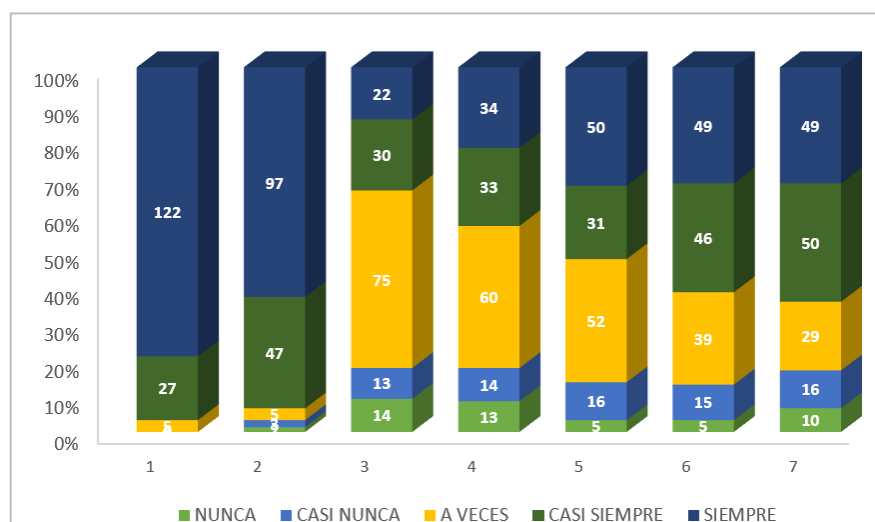
Tabla 1. De la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven.

DIMENSIONES	N.º	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Origen y destino	1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	0	0	5	27	122
	2	¿Considera que existen puntos culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	2	3	5	47	97
	3	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	14	13	75	30	22
	4	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	13	14	60	33	34
	5	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	16	52	31	50
	6	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	15	39	46	49
	7	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	16	29	50	49

Fuente, elaboración propia, 2022.

Por medio de siete preguntas se obtiene que las personas encuestadas en la postura de origen y destino en la mayoría de las respuestas coinciden que siempre se trasladan a la centro histórico; el indicador predominante es del 10 al 75% que no se trasladan con frecuencia al centro histórico cusqueño; sin embargo, otro porcentaje dentro del 29 al 75 % de los encuestados a veces se traslada por educación, trabajo, recreación, comercio y servicios según menciona la tabla superior y la figura inferior.

Figura 7. Cuadro estadístico de la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven



Fuente, elaboración propia, 2022.

Resultados de los que no viven en los puntos de entrevista, bajo un análisis descriptivo, de la variable de Movilidad urbana sostenible, en su dimensión de origen y destino.

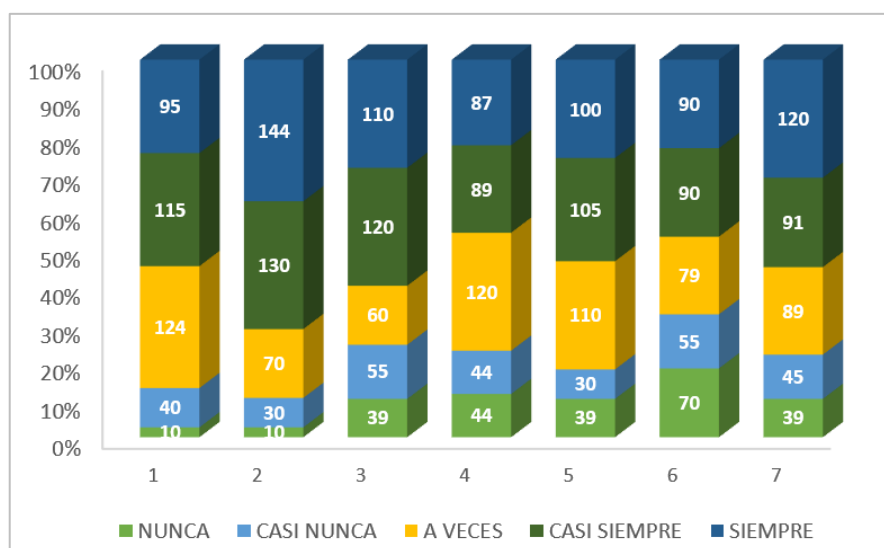
Tabla 2. De la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que no viven.

DIMENSIONES	Nº	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Origen y destino	1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	10	40	124	115	95
	2	¿Considera que existen puntos culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	30	70	130	144
	3	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	55	60	120	110
	4	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	44	44	120	89	87
	5	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	30	110	105	100
	6	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	70	55	79	90	90
	7	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	45	89	91	120

Fuente, elaboración propia, 2022.

Por medio de las preguntas y respuestas se obtiene que las personas encuestadas en la postura de origen y destino en la mayoría de sus comentarios coinciden que siempre se trasladan al centro histórico; el indicador predominante es del 50 al 85% que se trasladan con frecuencia al centro histórico cusqueño de Cusco; sin embargo, otro porcentaje dentro del 15 al 50% de los encuestados a veces y casi siempre se traslada por la existencia de zonas culturales, espacios de recreación, educación, trabajo, recreación, comercio y servicios según menciona la tabla superior y la figura inferior.

Figura 8. Cuadro estadístico de la dimensión de origen y destino de la encuesta de las personas que viven



Fuente, elaboración propia, 2022.

En conclusión, las personas que viven en el lugar dentro de esta dimensión muestran que siempre se movilizan por motivos culturales recreativos, menos por educación o trabajo; no obstante, las personas que no son del lugar casi siempre se movilizan con regularidad por todos los indicadores del cuestionario.

Resultados de los que viven en los puntos de entrevista, bajo un análisis descriptivo, de la variable de la movilidad urbana sostenible, en su dimensión de Modo de desplazamiento.

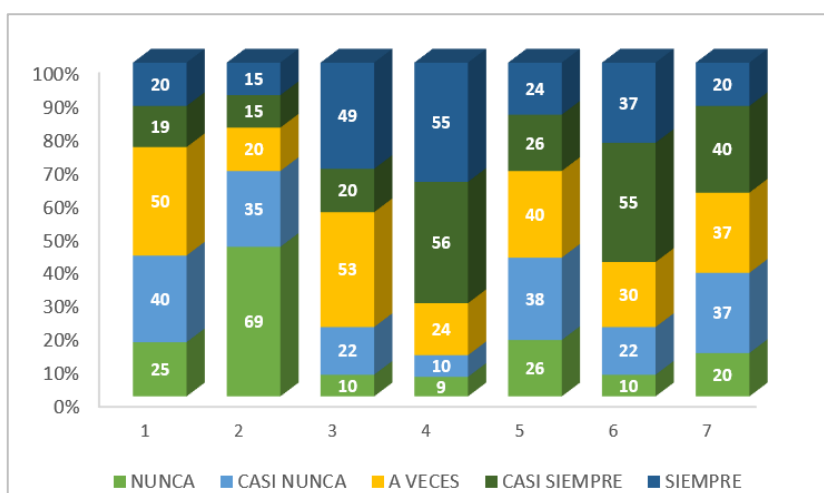
Tabla 3. De la dimensión de Modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven.

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA					Total
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	
Modo de desplazamiento	1	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	25	40	50	19	20	154
	2	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	69	35	20	15	15	154
	3	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	22	53	20	49	154
	4	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	9	10	24	56	55	154
	5	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	26	38	40	26	24	154
	6	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	22	30	55	37	154
	7	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	20	37	37	40	20	154

Fuente, elaboración propia, 2022.

Por medio de siete preguntas se obtiene que las personas encuestadas en la postura de modo de desplazamiento en la mayoría manejan respuestas diversas los que resaltan se trasladan a la centro histórico; el indicador predominante es la movilidad de motocicleta es en el que casi nunca se desplazan 5 al 40% que se trasladan al Centro histórico cusqueño; sin embargo, otro porcentaje dentro del 10 al 50 % de los encuestados a veces se desplaza en movilidad propia, motocicleta, taxi, transporte público y a pie en base a lo que menciona la tabla superior y la figura inferior.

Figura 9. Cuadro estadístico de la dimensión del modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven



Fuente, elaboración propia, 2022.

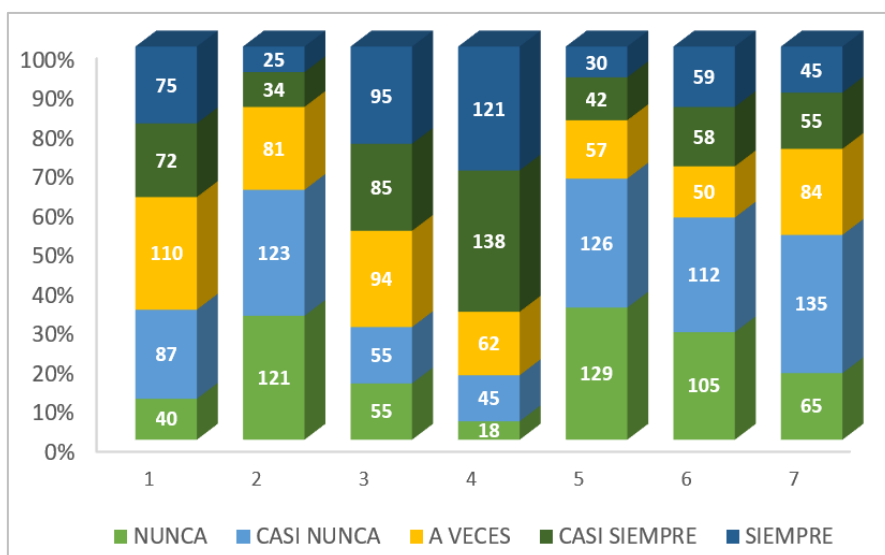
Tabla 4. De la dimensión de Modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que no viven.

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Modo de desplazamiento	1	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	40	87	110	72	75
	2	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	121	123	81	34	25
	3	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	55	55	94	85	95
	4	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	18	45	62	138	121
	5	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	129	126	57	42	30
	6	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	105	112	50	58	59
	7	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	65	135	84	55	45

Fuente, elaboración propia, 2022.

A través de las preguntas, se obtiene que las personas encuestadas en la postura de modo de desplazamiento en la mayoría manejan respuestas diversas los que resaltan son se trasladan a la Centro histórico; el indicador predominante es la movilidad de motocicleta, bicicleta y a pie es en el que casi nunca se desplazan 20 al 40 % que no se trasladan al centro histórico cusqueño; sin embargo, otro porcentaje dentro del 15 al 30% de los encuestados a veces se desplaza en movilidad propia, motocicleta, taxi, transporte público y a pie en base a lo que menciona la tabla superior y la figura inferior.

Figura 10. Cuadro estadístico de la dimensión del modo de desplazamiento de la encuesta de las personas que viven



Fuente, elaboración propia, 2022.

En conclusión, las personas que viven en el lugar dentro de esta dimensión muestran que siempre se movilizan en taxi o movilidad pública, menos por motocicleta; no obstante, las personas que no son del lugar casi siempre se movilizan con regularidad por todos los indicadores del cuestionario excepto por motocicleta o bicicleta.

Resultados de los que viven en los puntos de entrevista, bajo un análisis descriptivo, de la variable de movilidad urbana sostenible, en su dimensión de seguridad y medio ambiente.

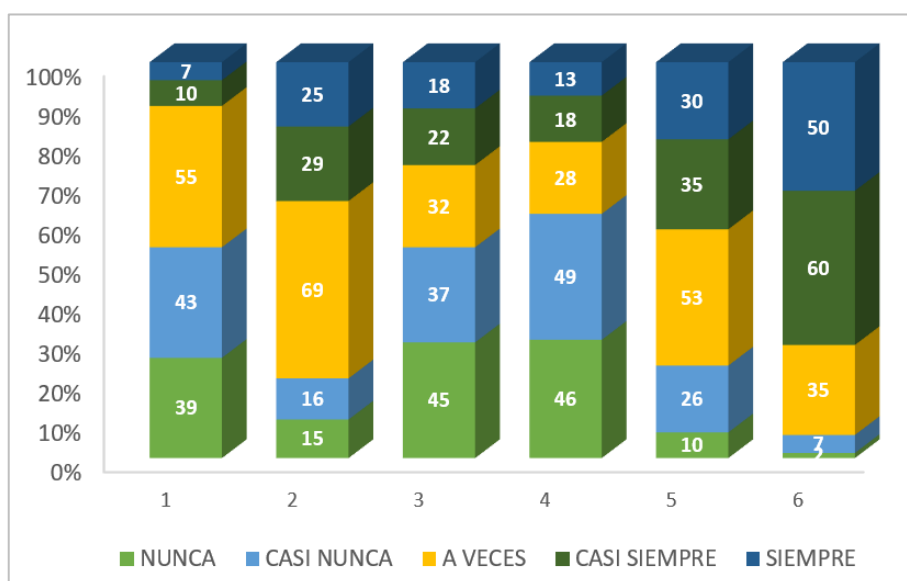
Tabla 5. De la dimensión de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que viven.

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Seguridad y medio ambiente	1	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	43	55	10	7
	2	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?	15	16	69	29	25
	3	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	45	37	32	22	18
	4	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?	46	49	28	18	13
	5	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	26	53	35	30
	6	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	2	7	35	60	50

Fuente, elaboración propia, 2022.

A través de las preguntas, se obtiene que las personas encuestadas en la postura de seguridad y medio ambiente en la mayoría predominan que a veces se sienten seguros, pero encuentran elementos obstruyentes en el centro histórico, este maneja un valor del 20 al 50% coinciden que las vías y las condiciones de la movilidad no son óptimas en el centro histórico cusqueño; sin embargo, otro porcentaje considera su nulidad de los indicadores 5 al 45%.

Figura 11. Cuadro estadístico de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

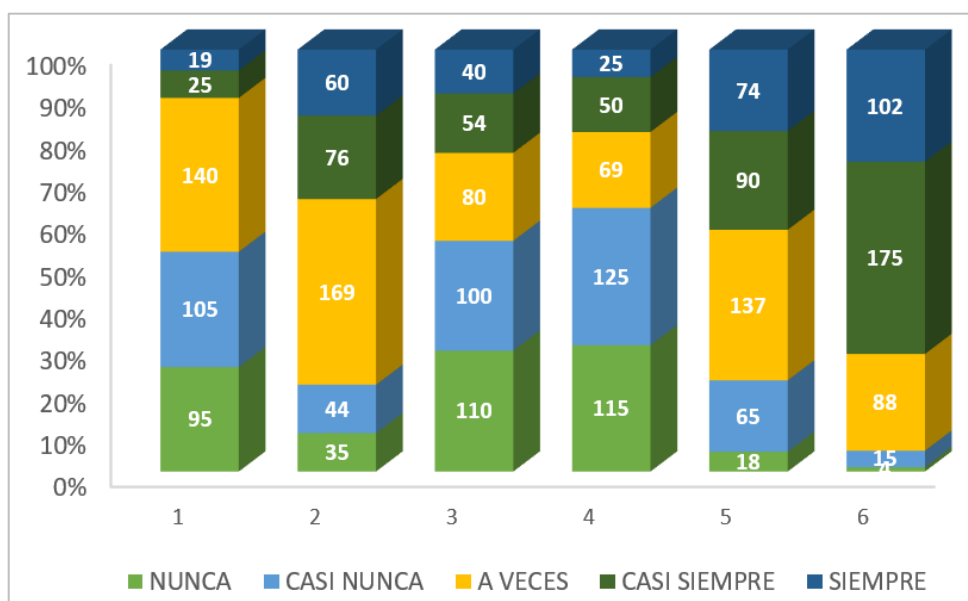
Tabla 6. De la dimensión de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que no viven.

DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Seguridad y medio ambiente	1	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	95	105	140	25	19
	2	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?	35	44	169	76	60
	3	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	110	100	80	54	40
	4	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?	115	125	69	50	25
	5	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	18	65	137	90	74
	6	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	4	15	88	175	102

Fuente, elaboración propia, 2022.

Por medio de las seis preguntas se obtiene que las personas encuestadas en la postura de la seguridad y medio ambiente en la mayoría manejan respuestas diversas, el indicador predominante se sienten seguros al caminar, pero encuentran elementos obstruyentes en el Centro histórico este maneja un valor del 20 al 50% coinciden que las vías y las condiciones de la movilidad no son óptimas centro histórico cusqueño; sin embargo, otro porcentaje considera su nulidad de los indicadores 5 al 30%.

Figura 12. Cuadro estadístico de la seguridad y medio ambiente de la encuesta de las personas que no viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

Resultados de los que viven en los puntos de entrevista, bajo un análisis descriptivo, de la variable de preservación del centro histórico, en su dimensión de preservación del patrimonio.

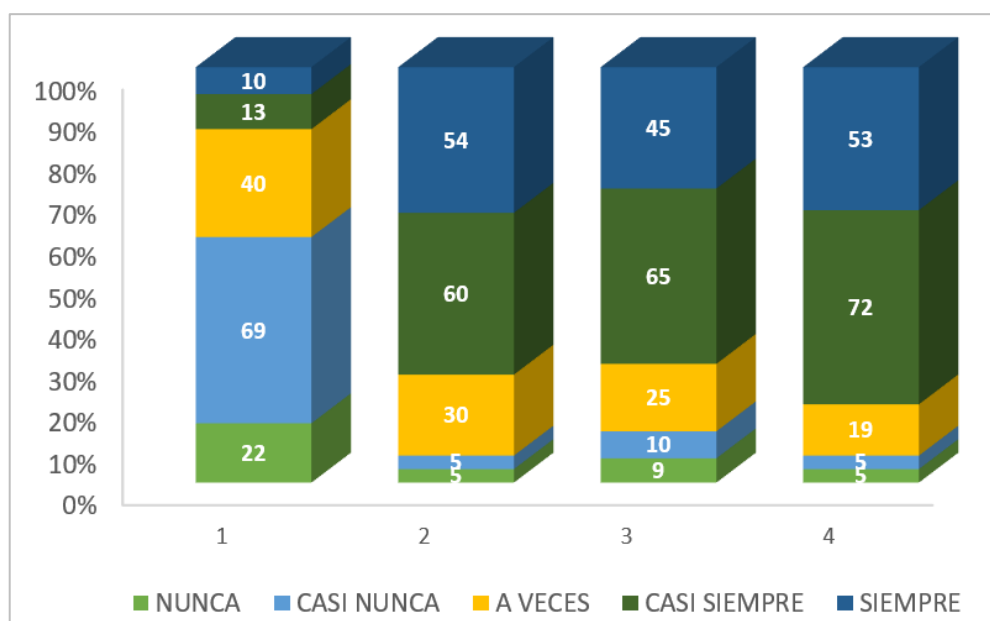
Tabla 7. De la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que viven.

DIMENSIONES	Nº	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Preservación del patrimonio	1	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	22	69	40	13	10
	2	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	5	5	30	60	54
	3	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	9	10	25	65	45
	4	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	5	19	72	53

Fuente, elaboración propia, 2022.

En los resultados se obtiene que las personas encuestadas en la postura de preservación del patrimonio en la mayoría manejan respuestas diversas, el indicador predominante considera que debería de existir menor cantidad de vehículos, debería de existir mayor protección del patrimonio y las personas debería de ser más conscientes de la importancia del patrimonio del centro histórico, esta tasa maneja un valor del al 10 al 60%; por otra parte la minoría considera que las autoridades y entidades no consideran o toman la importancia necesaria del centro histórico 5 al 20%.

Figura 13. Cuadro estadístico de la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

Tabla 8. De la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que no viven.

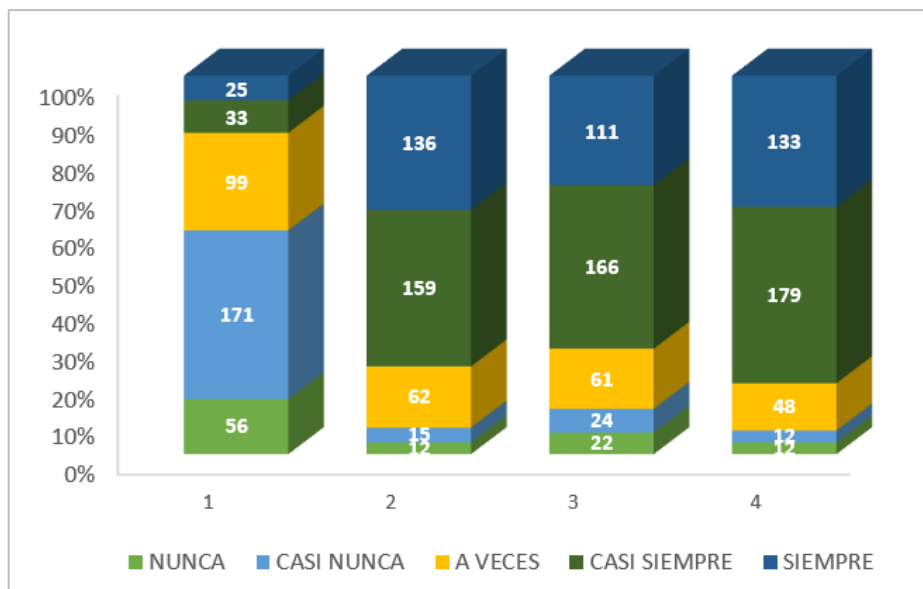
DIMENSIONES	N°	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Preservación del patrimonio	1	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	56	171	99	33	25
	2	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	12	15	62	159	136
	3	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	22	24	61	166	111
	4	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	12	12	48	179	133

Fuente, elaboración propia, 2022.

En los resultados se obtiene que las personas encuestadas en la postura de preservación del patrimonio en la mayoría manejan respuestas diversas, el indicador predominante considera que debería de existir menor cantidad de vehículos, debería de existir mayor protección del patrimonio y las personas debería de ser más conscientes de la importancia del patrimonio del centro histórico, esta taza maneja un valor del al 10 al 60%; por otra parte la minoría considera que las

autoridades y entidades no consideran o toman la importancia necesaria del centro histórico 5 al 20%.

Figura 14. Cuadro estadístico de la dimensión de preservación del patrimonio de la encuesta de las personas que no viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

Tabla 9. De la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que viven.

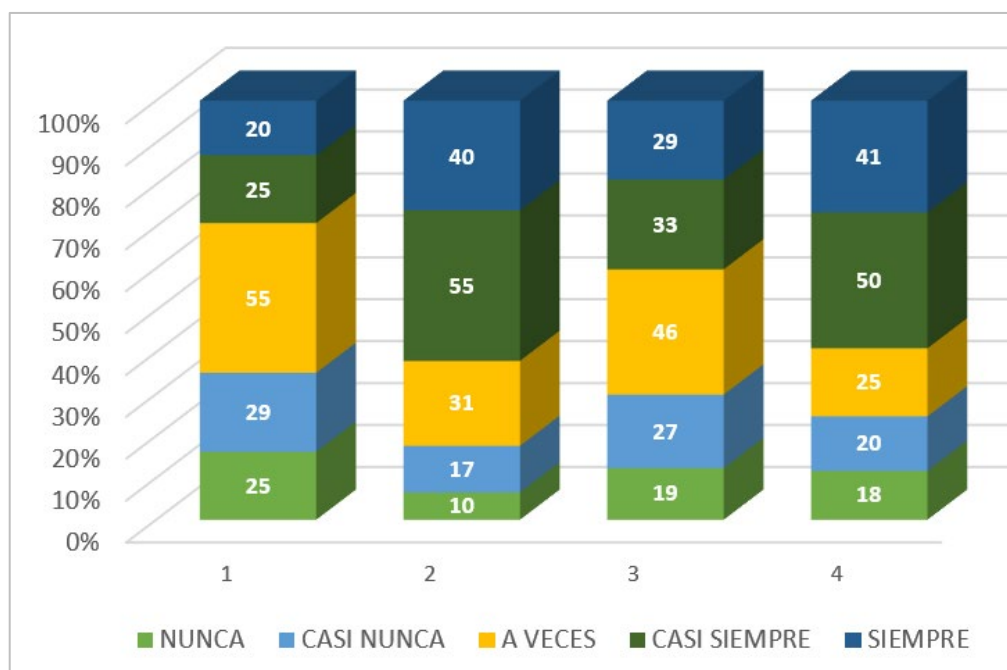
DIMENSIONES	Nº	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Adecuación del Centro Histórico	1	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	25	29	55	25	20
	2	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	17	31	55	40
	3	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	19	27	46	33	29
	4	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	18	20	25	50	41

Fuente, elaboración propia, 2022.

En los resultados se obtiene que las personas encuestadas en la postura de preservación del patrimonio en la mayoría manejan respuestas diversas, el indicador predominante considera que deberían reubicar los servicios y los estacionamientos deberían de ser anulados, esta taza maneja un valor del al 20 al

55%. Por otra parte, la minoría considera que las deberían de peatonalizarse las vías 10 al 25%.

Figura 15. Cuadro estadístico de la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

Tabla 10. De la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que no viven

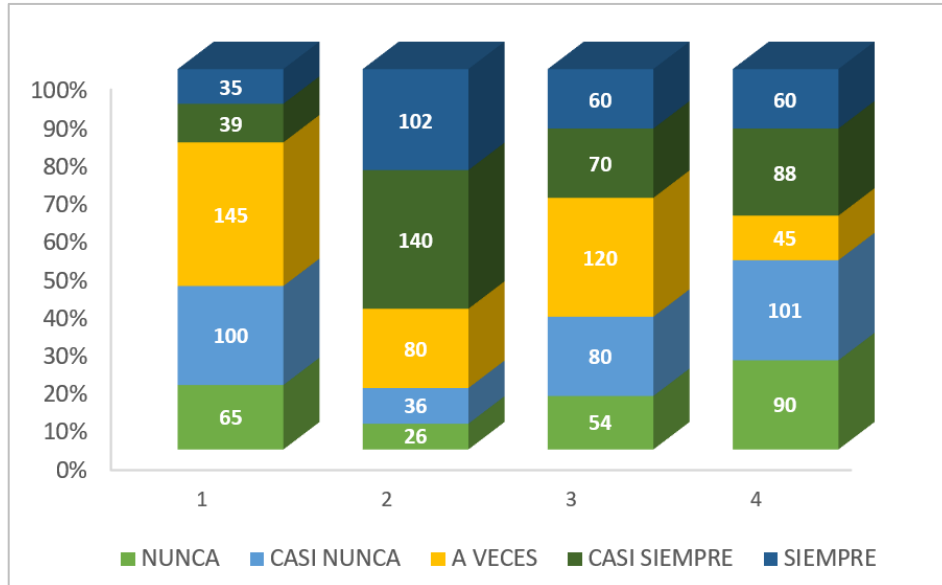
DIMENSIONES	Nº	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Adecuación del Centro Histórico	1	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	65	100	145	39	35
	2	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	26	36	80	140	102
	3	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	54	80	120	70	60
	4	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	90	101	45	88	60

Fuente, elaboración propia, 2022.

En los resultados se obtiene que las personas encuestadas en la postura de preservación del patrimonio en la mayoría manejan respuestas diversas, el indicador predominante considera que deberían reubicar los servicios y los estacionamientos deberían de ser anulados, esta taza maneja un valor del 10 al

40%; por otra parte, la minoría considera que deberían de peatonalizarse las vías 5 al 20%.

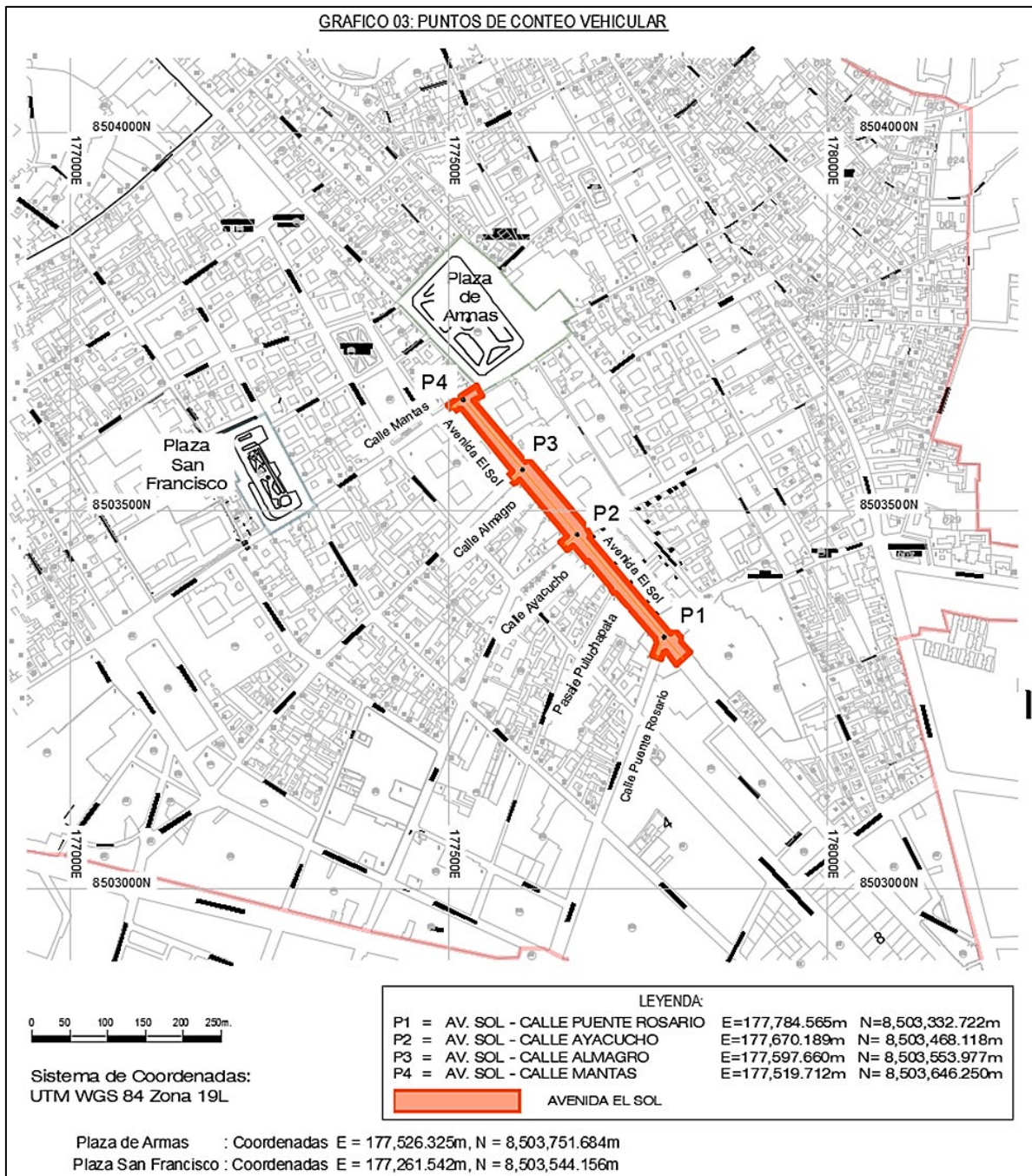
Figura 16. Cuadro estadístico de la dimensión de adecuación del centro histórico de la encuesta de las personas que no viven.



Fuente, elaboración propia, 2022.

El conteo vehicular se registró para el diagnóstico de los tipos de movilidad motorizada y no motorizada que circulan y manejan los usuarios.

Figura 17. Puntos de conteo vehicular

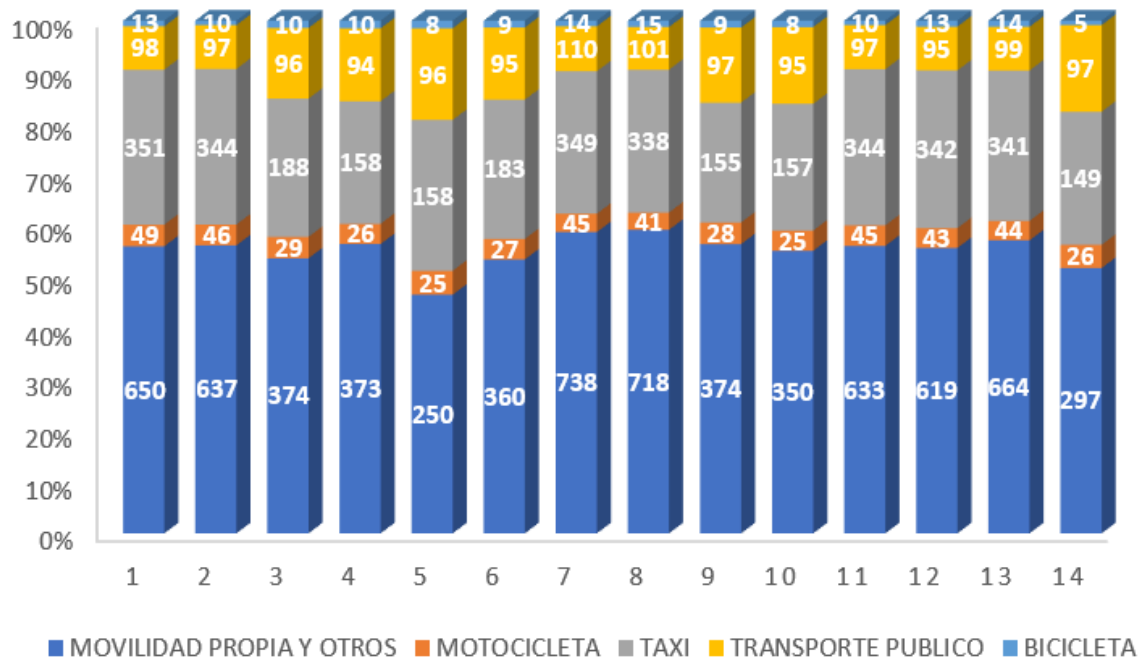


Fuente, elaboración y base al Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018 – 2028, 2018 Municipalidad provincial del Cusco, 2022.

Conteo vehicular en la Av. Sol con Rosario de los días viernes, sábado y domingo. En las siguientes tres figuras muestra que el uso de los vehículos se encuentra estrechamente relacionado al uso de la movilidad propia y otros, sin

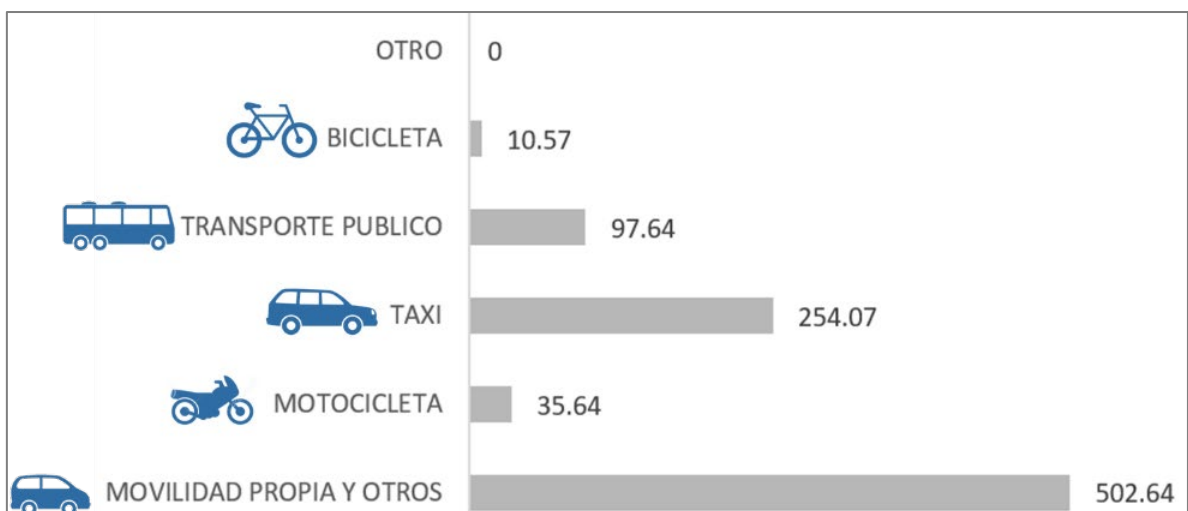
embargo, cabe destacar que es muy recurrente el uso de taxi, como siguiente el uso de movilidad publica, pero no es muy común el uso de bicicletas y motocicletas.

Figura 18. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Rosario-2



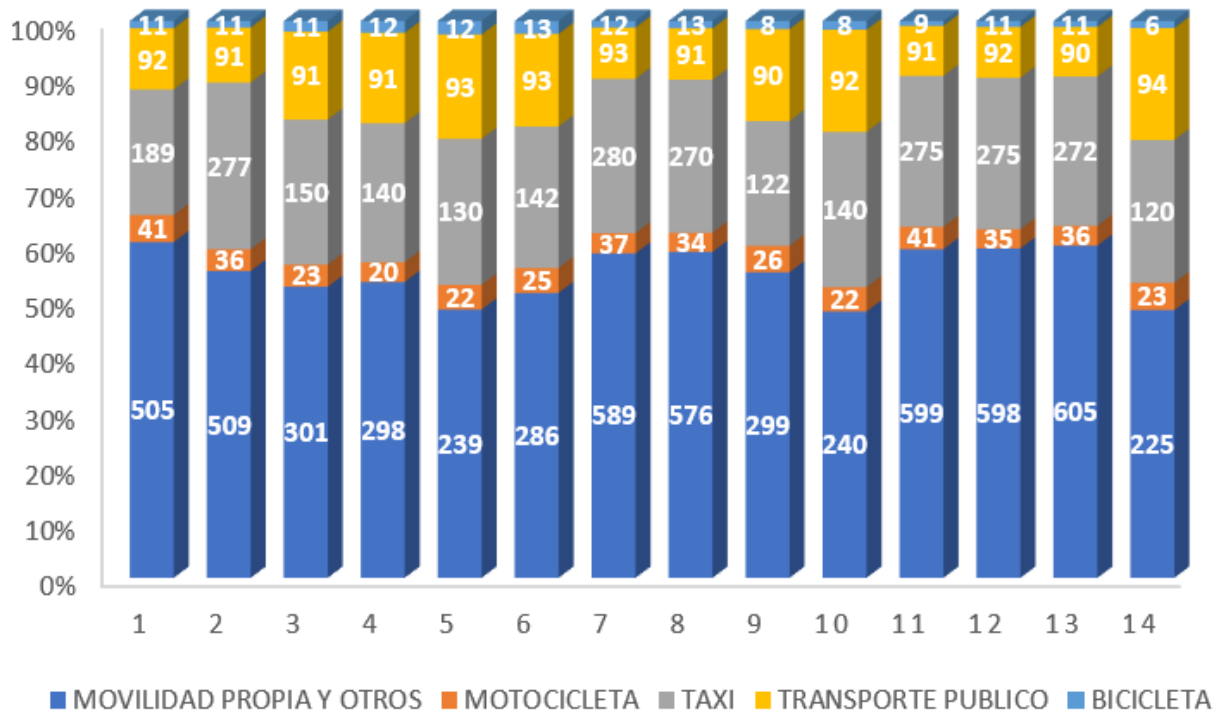
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 19. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Rosario



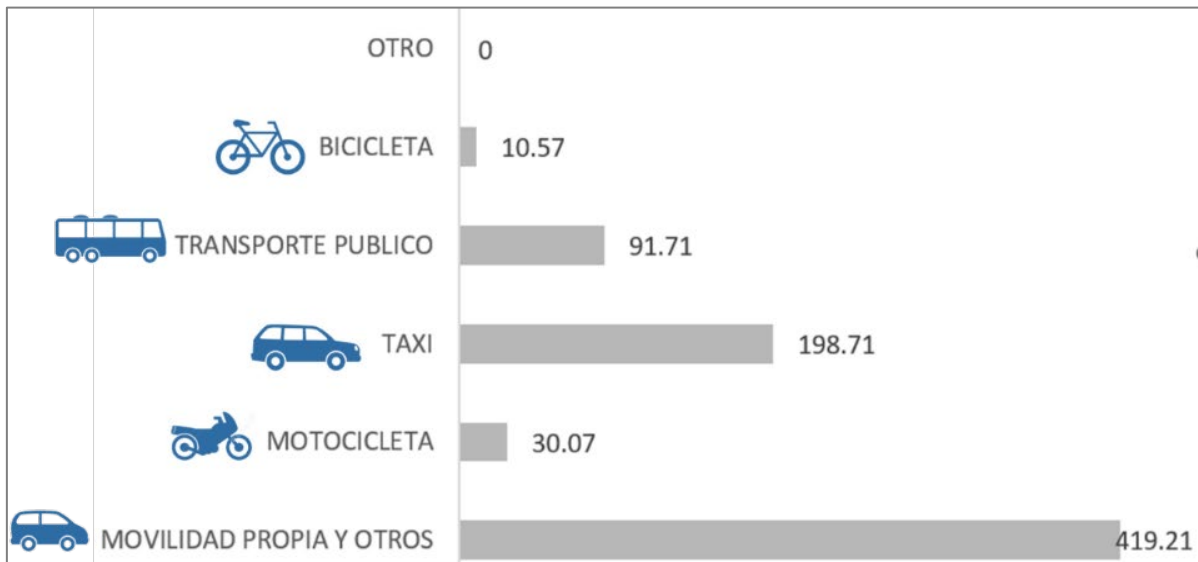
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 20. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Rosario-2



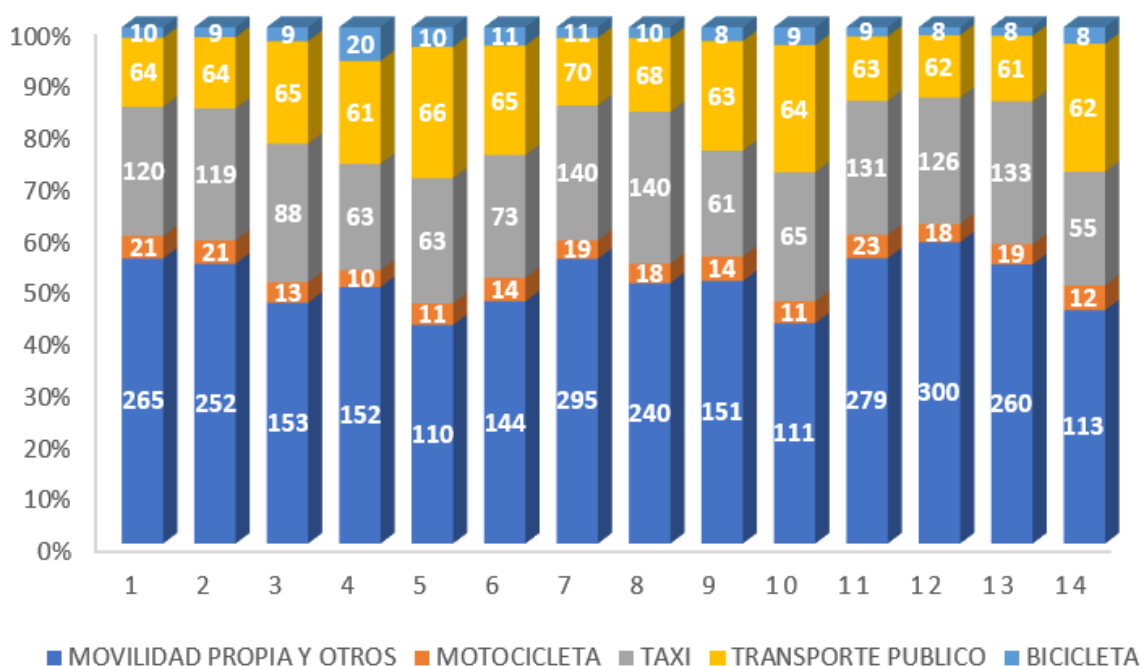
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 21. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Rosario



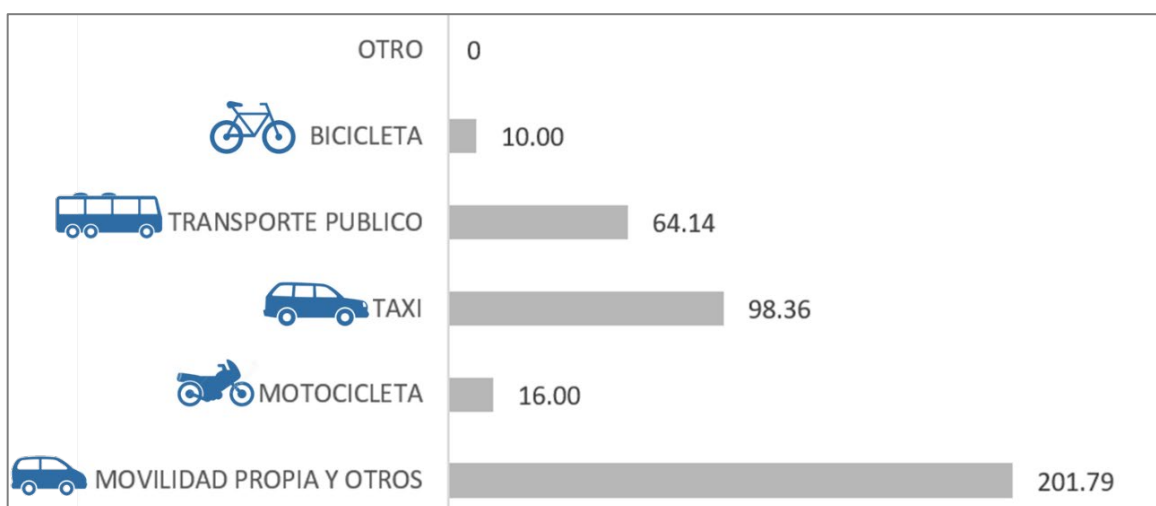
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 22. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Rosario-2



Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 23. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Rosario

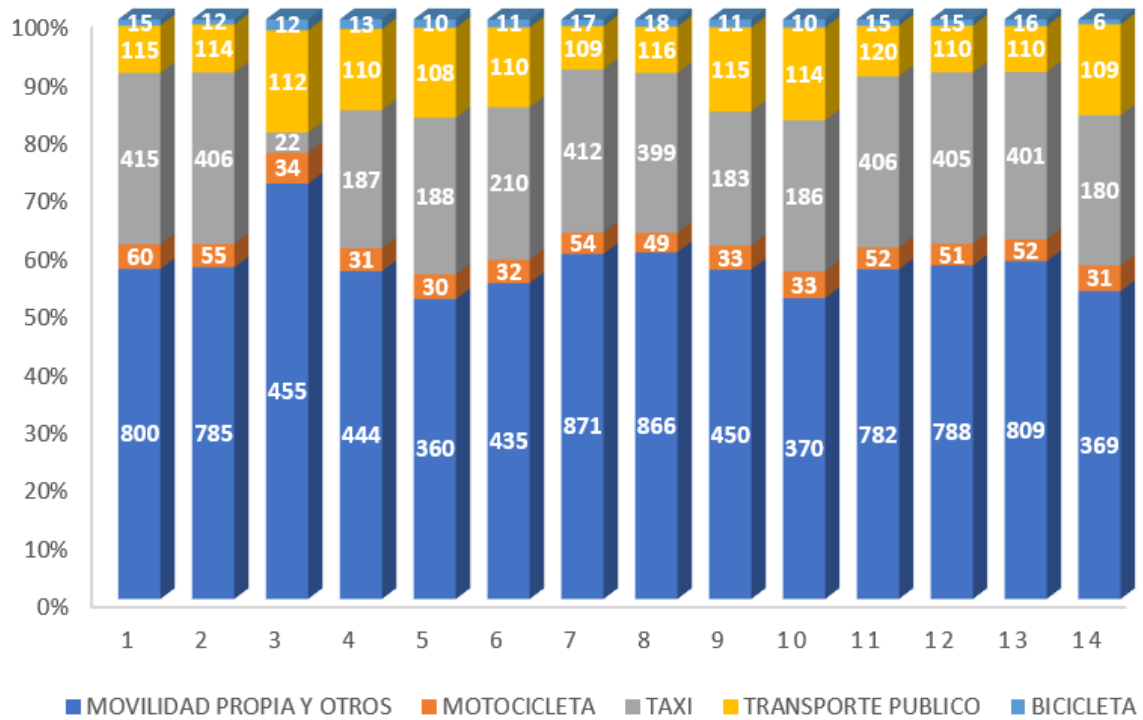


Fuente, elaboración propia, 2022.

Conteo vehicular en la Av. Sol con Ayacucho de los días viernes, sábado y domingo. En las siguientes tres figuras muestra que el uso de los vehículos se encuentra estrechamente relacionado al uso de la movilidad propia y otros en un alto porcentaje de hasta el 70%, sin embargo, cabe destacar que es muy recurrente

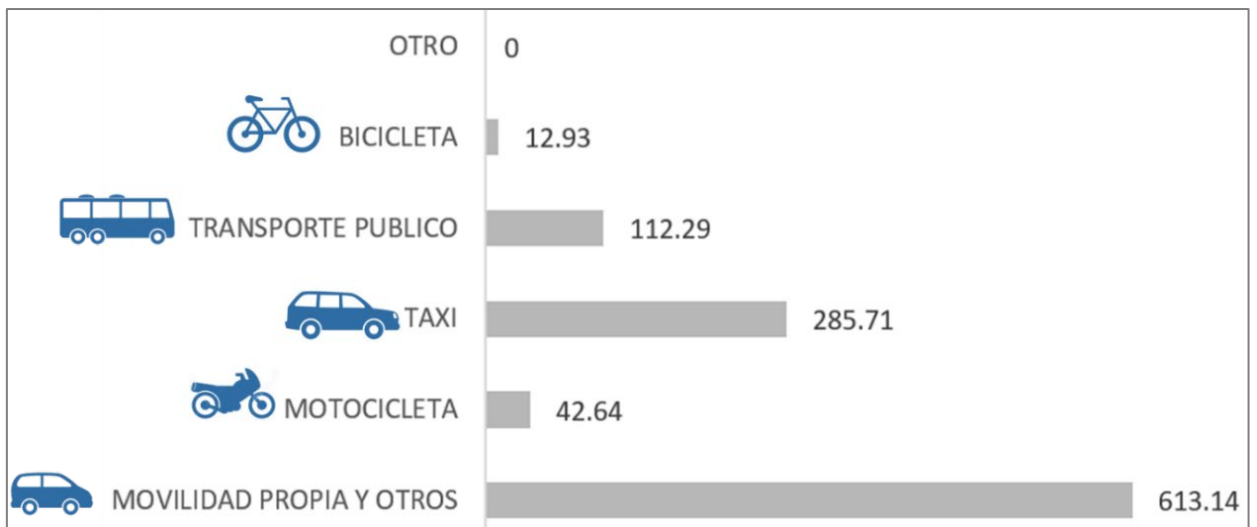
el uso de taxi en los fines de semana, como siguiente el uso de movilidad publica, pero no es muy común el uso de bicicletas y motocicletas.

Figura 24. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Ayacucho-2



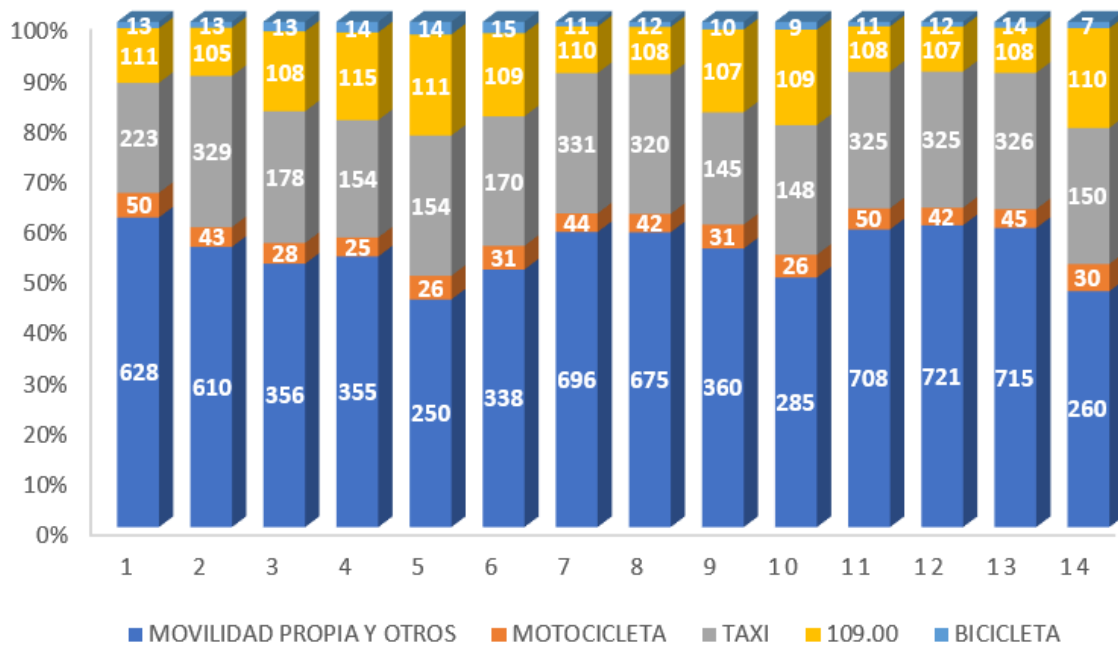
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 25. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Ayacucho



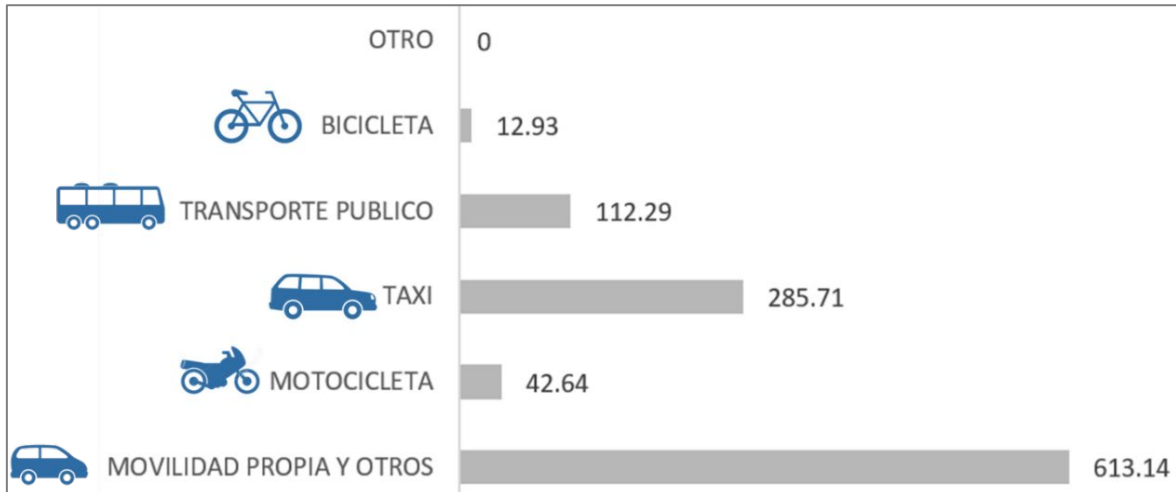
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 26. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho-2



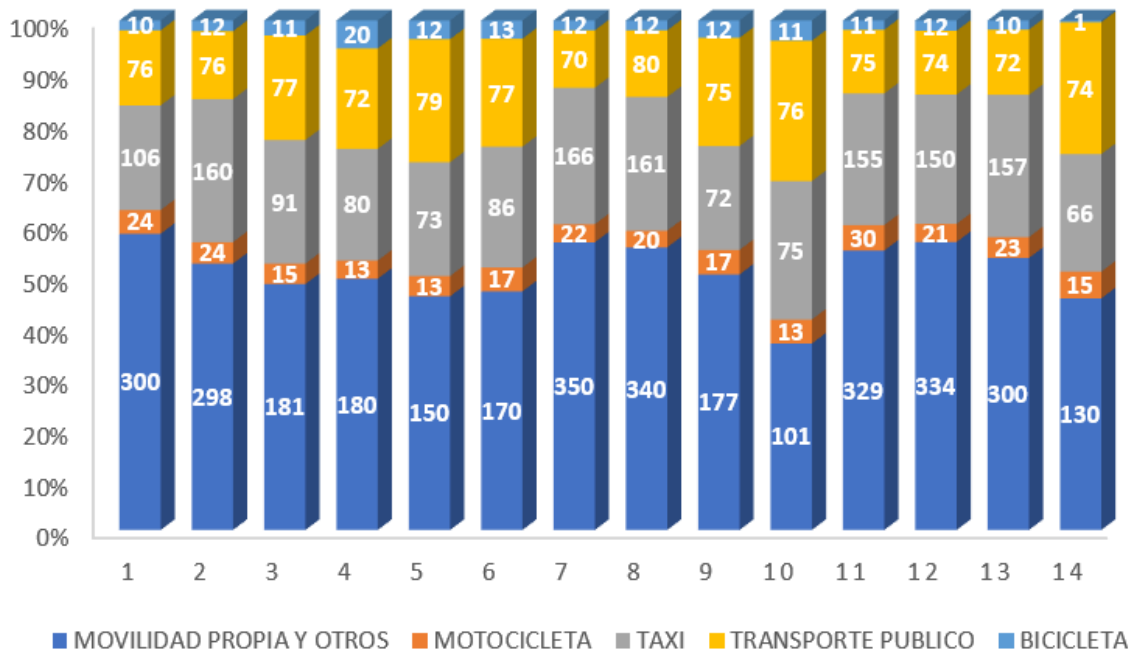
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 27. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho



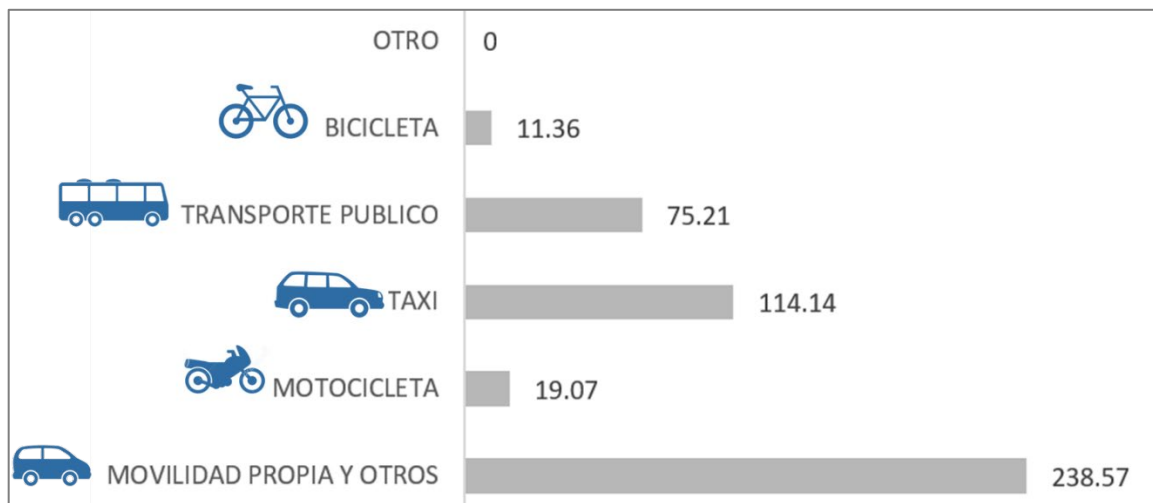
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 28. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho-2



Fuente, elaboración propia, 2022.

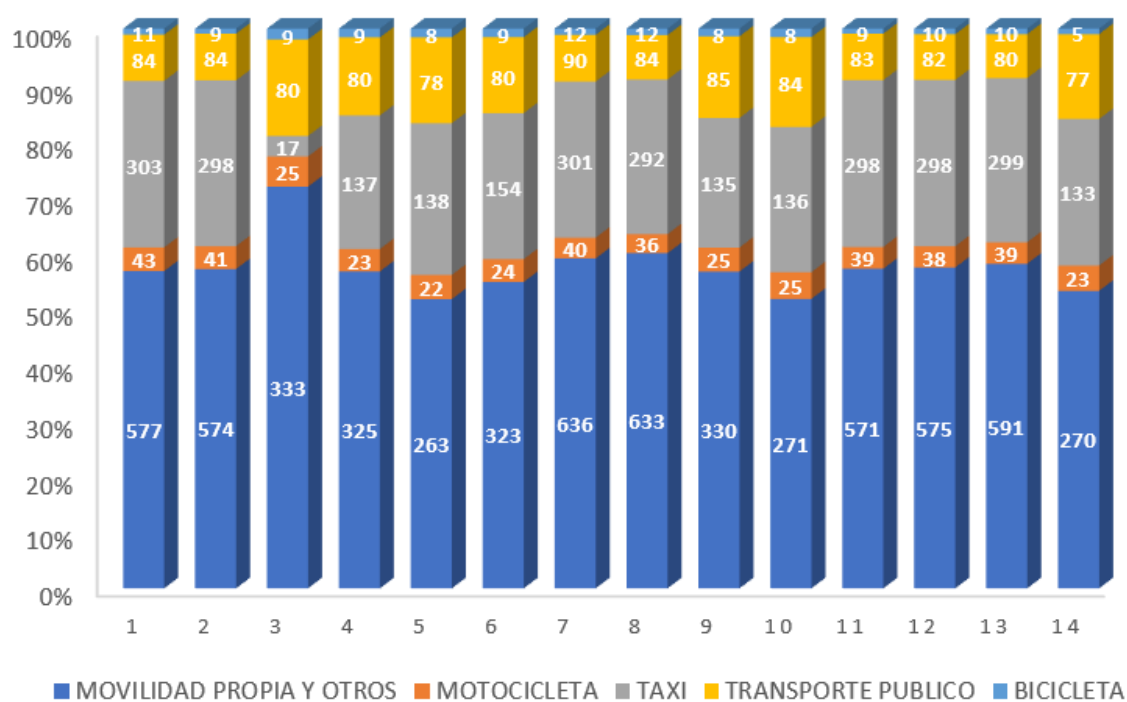
Figura 29. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Ayacucho



Fuente, elaboración propia, 2022.

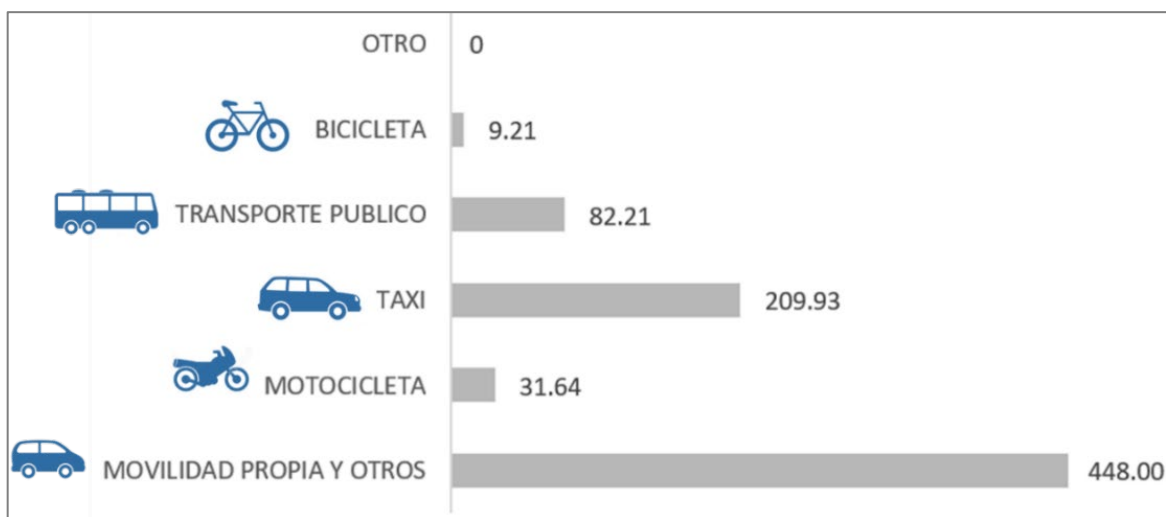
Conteo vehicular en la Av. Sol con Almagro de los días viernes, sábado y domingo. En las siguientes tres figuras muestra que el uso de los vehículos se encuentra estrechamente relacionado al uso de la movilidad propia y otros en un alto porcentaje de hasta el 73%, sin embargo, cabe destacar que es muy recurrente el uso de taxi en un promedio de 30% en los fines de semana, como siguiente el uso de movilidad pública, pero no es muy común el uso de bicicletas y motocicletas.

Figura 30. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Almagro-2



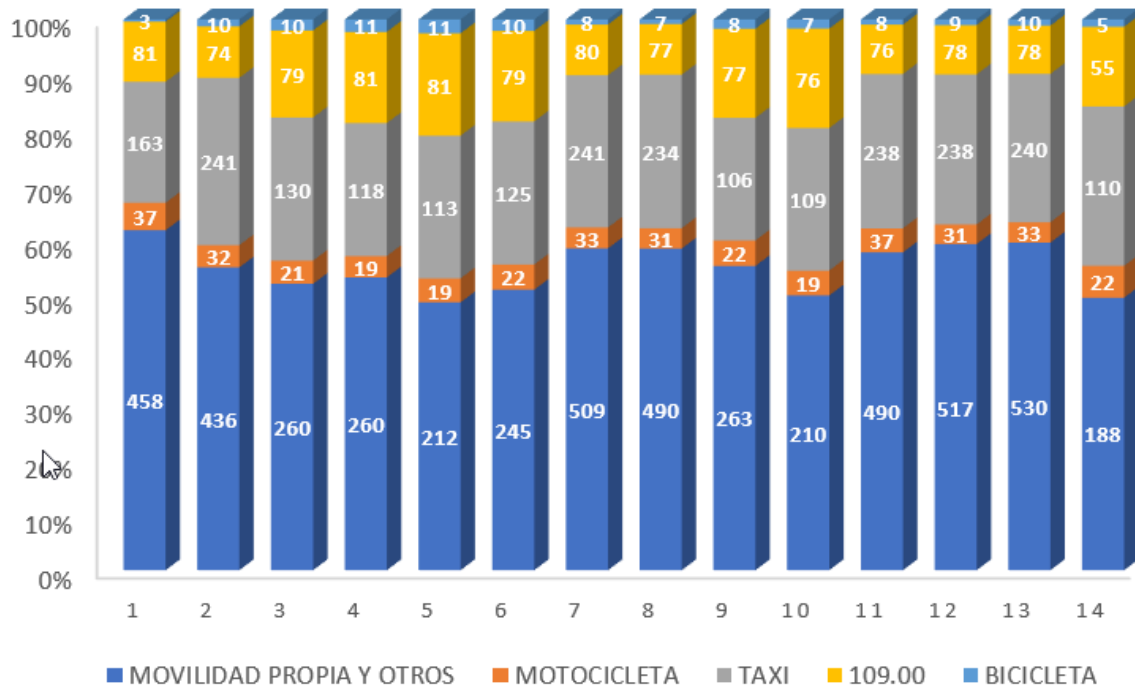
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 31. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Almagro



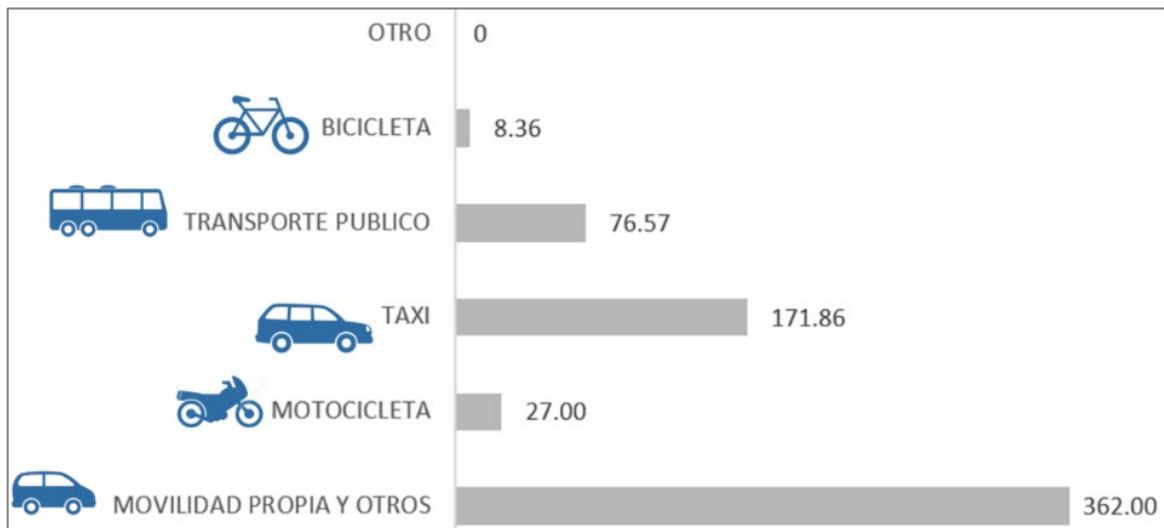
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 32. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Almagro-2



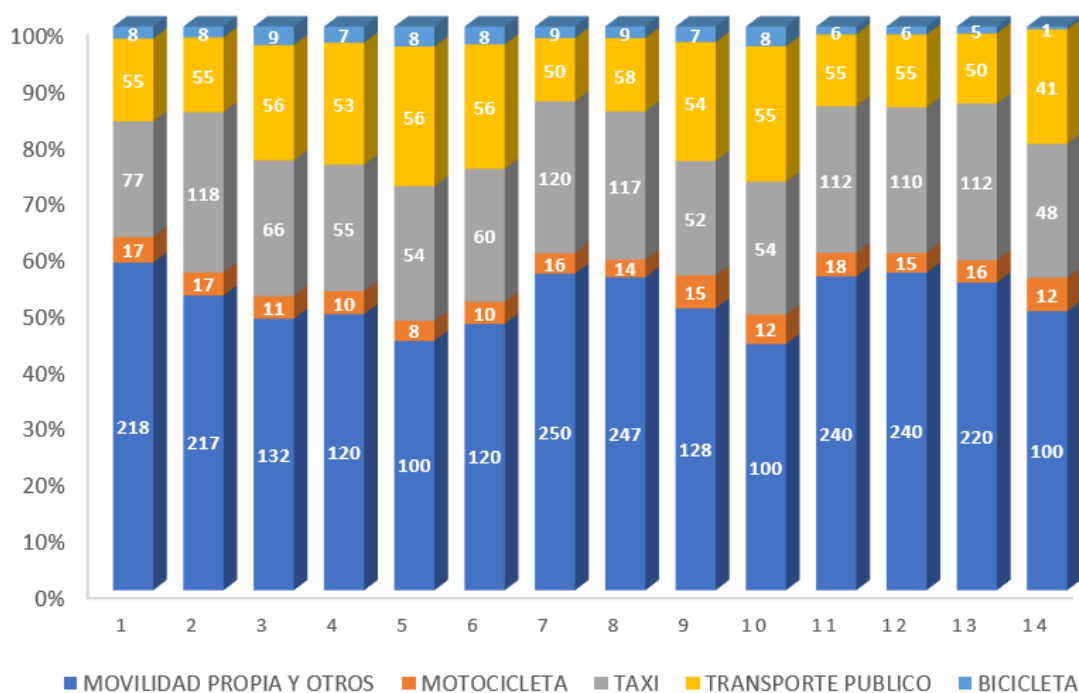
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 33. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Almagro



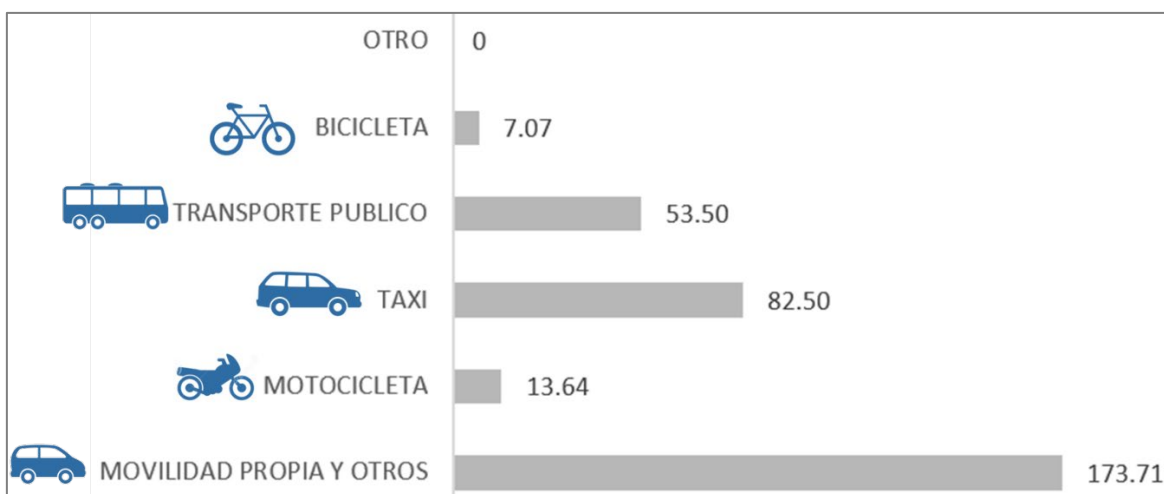
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 34. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Almagro-2



Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 35. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Almagro

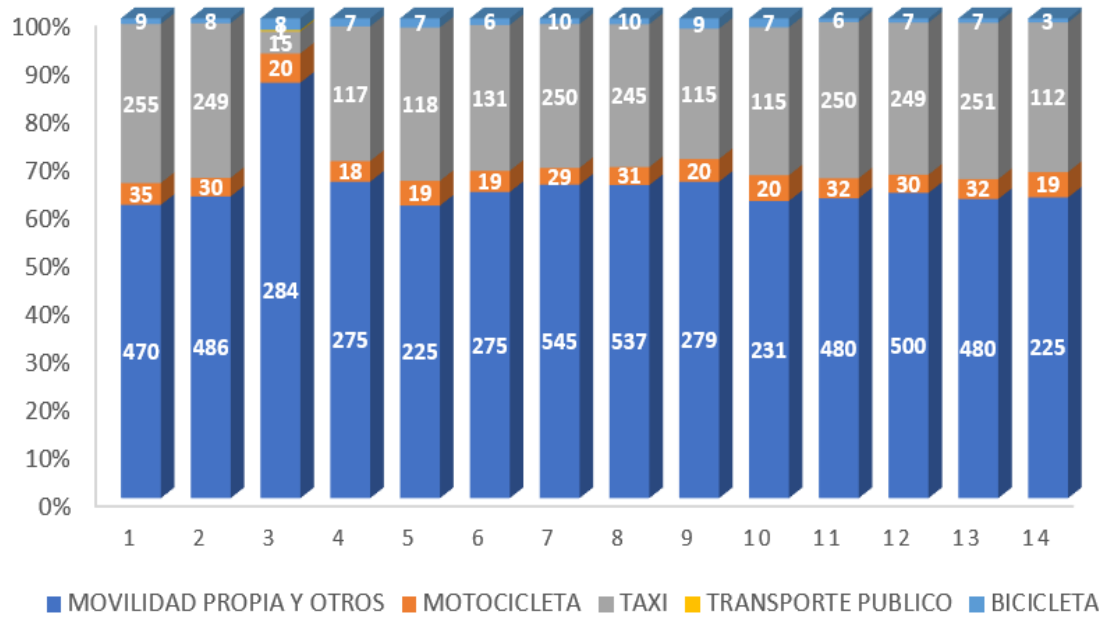


Fuente, elaboración propia, 2022.

Conteo vehicular en la Av. Sol con Mantas de los días viernes, sábado y domingo. En las siguientes tres figuras muestra que el uso de los vehículos se encuentra estrechamente relacionado al uso de la movilidad propia y otros en un alto porcentaje de hasta el 85%, sin embargo, cabe destacar que es muy recurrente el uso de taxi de un 30 a 40% en los fines de semana son más predominantes,

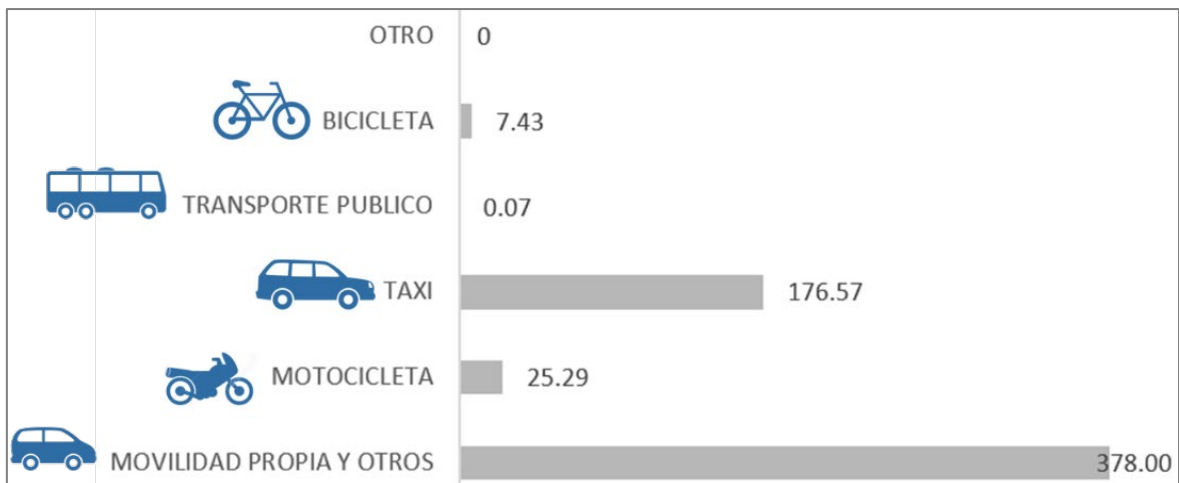
como siguiente el uso de movilidad publica no se utiliza en este tramo y no es muy común el uso de bicicletas y motocicletas.

Figura 36. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Mantas-2



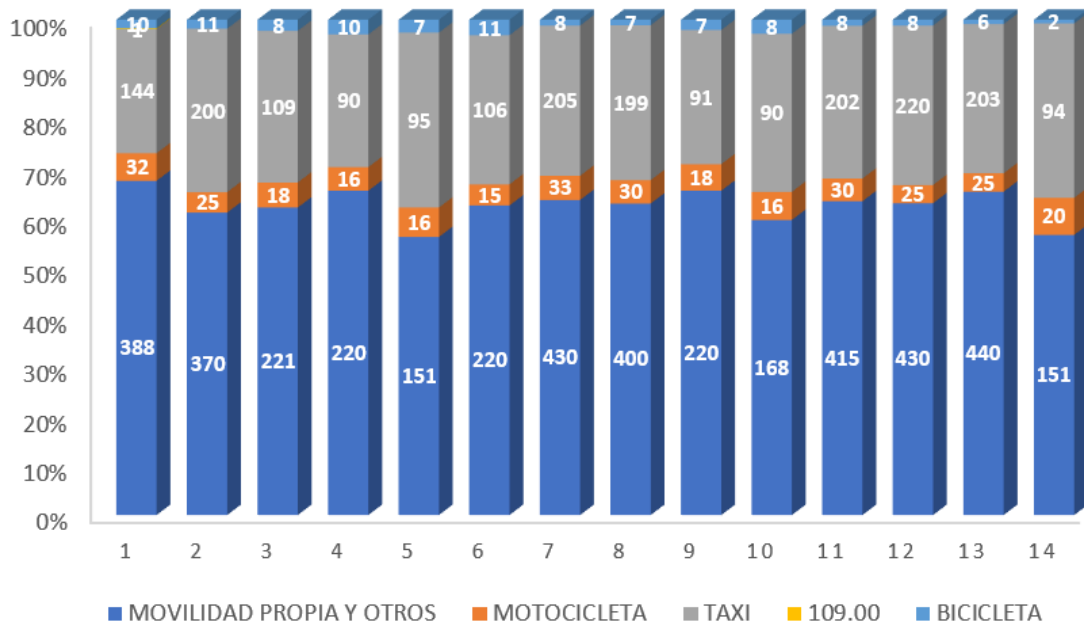
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 37. Conteo vehicular del día viernes de la Av. Sol con Mantas



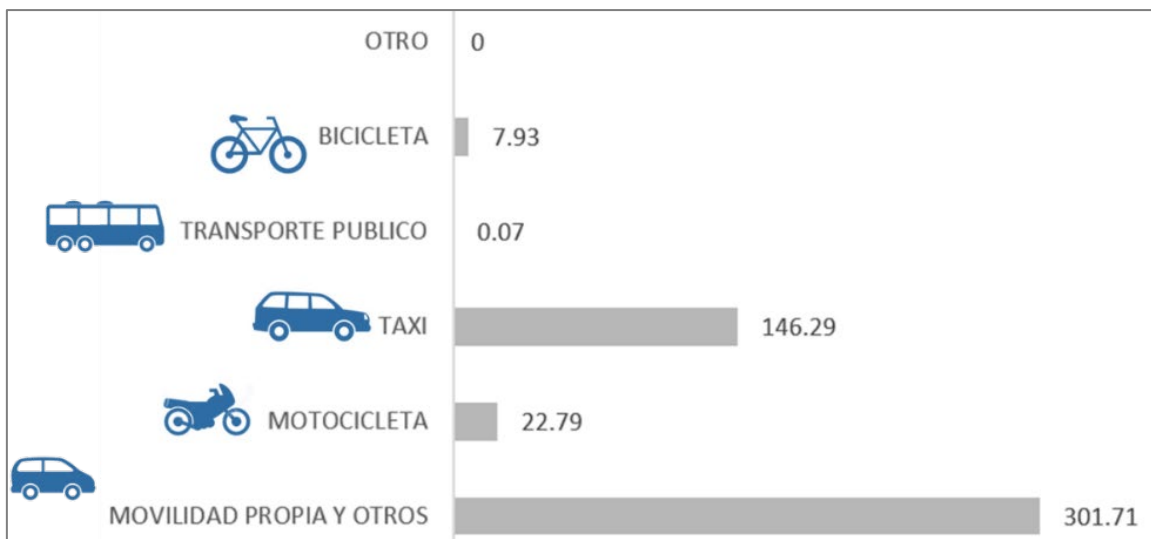
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 38. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas-2



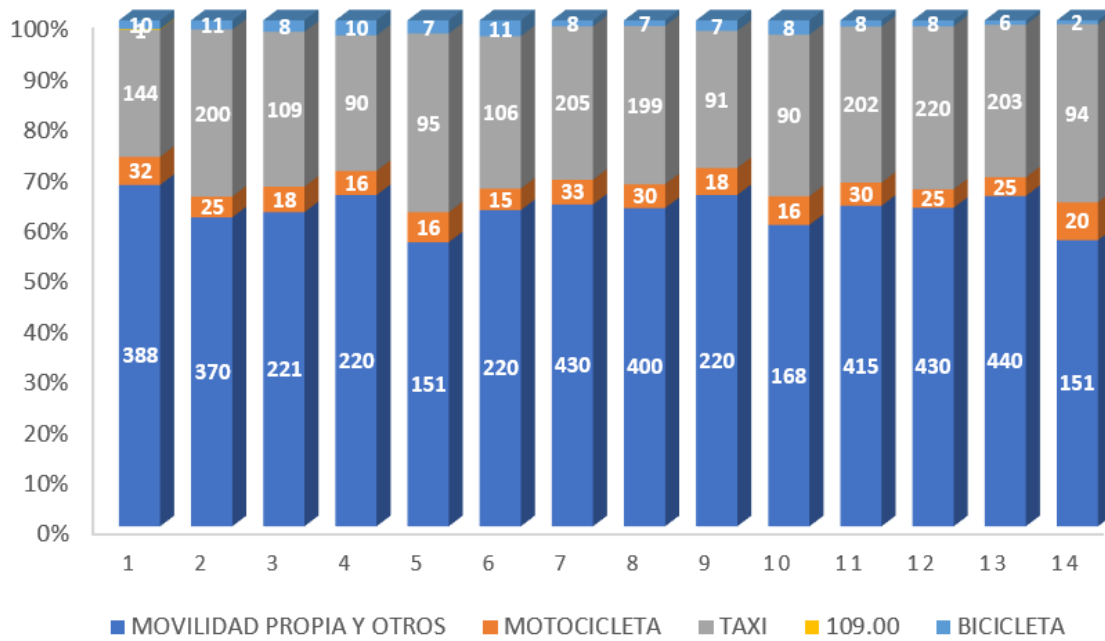
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 39. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas



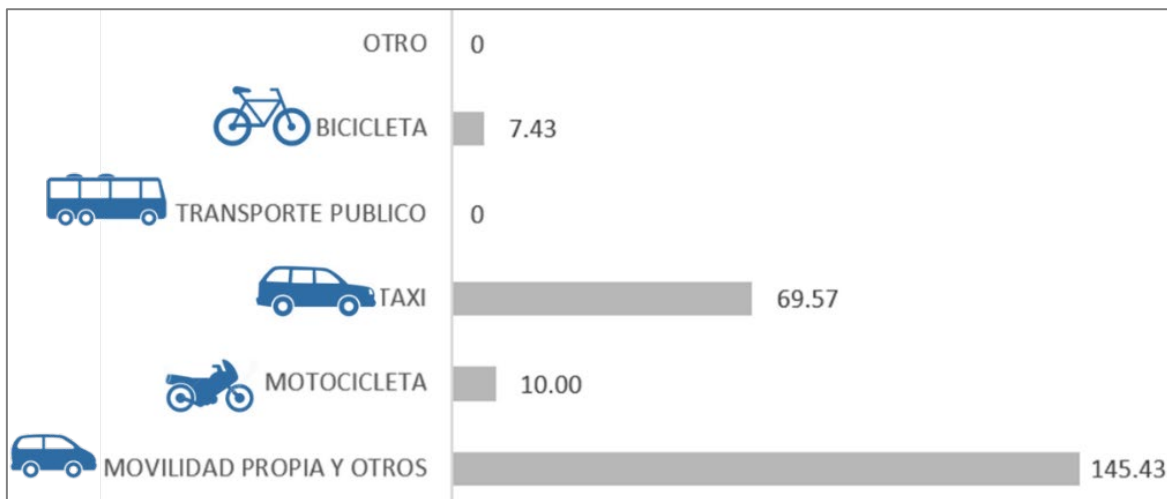
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 40. Conteo vehicular del día sábado de la Av. Sol con Mantas-2



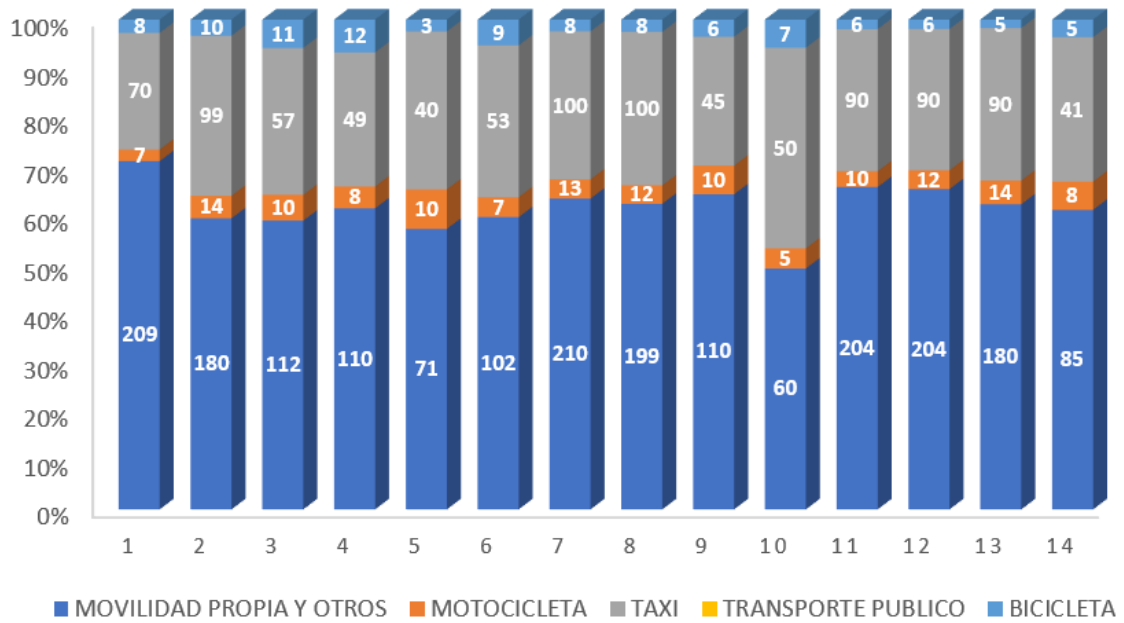
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 41. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Mantas



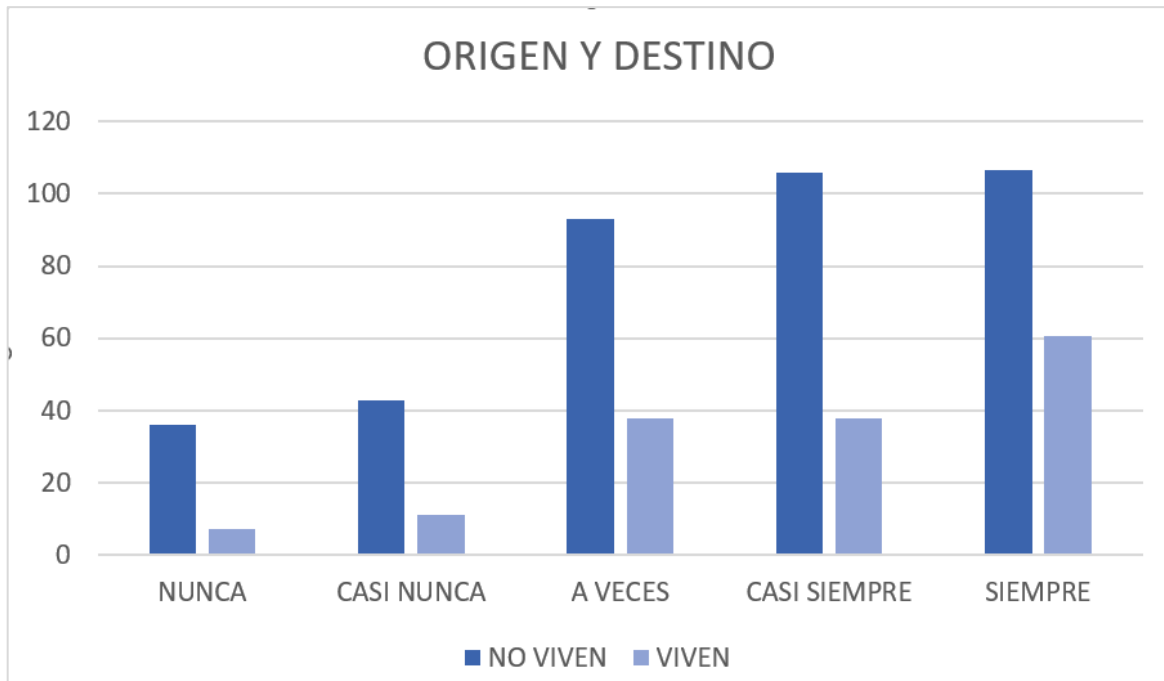
Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 42. Conteo vehicular del día domingo de la Av. Sol con Mantas-2



Fuente, elaboración propia, 2022.

Figura 43. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Origen y Destino

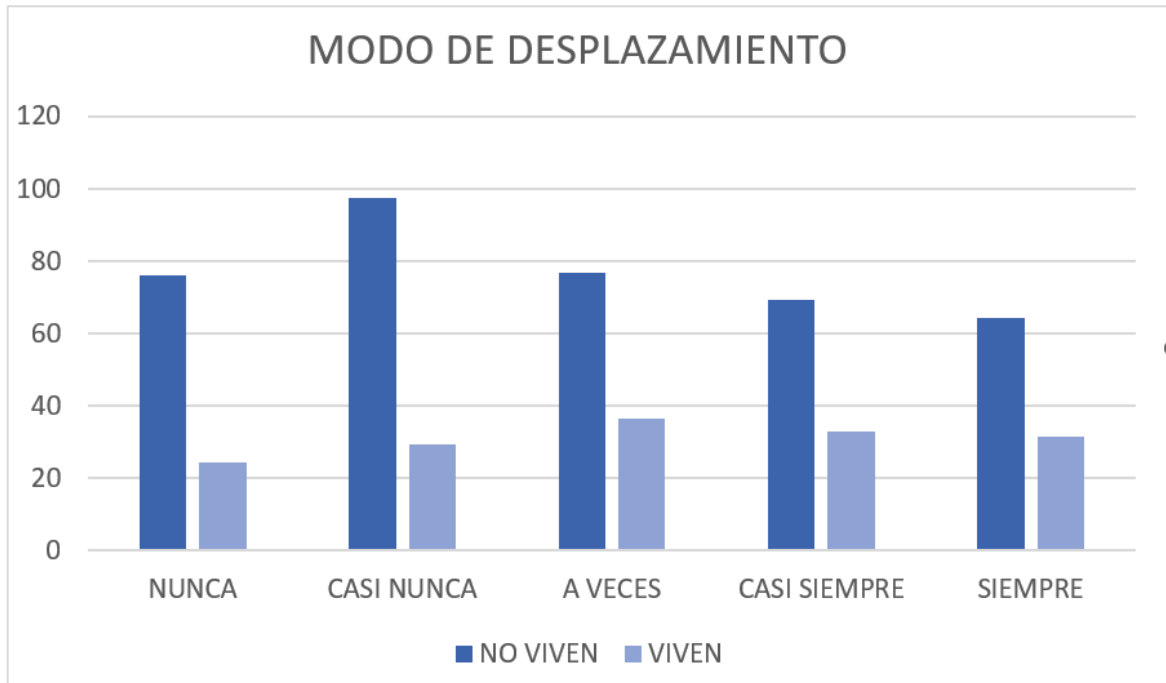


Fuente, elaboración propia, 2022.

Los que no viven en el lugar; superior al 40 al 45% se trasladan en su mayoría al centro histórico por motivos culturales, recreación, educativo, trabajo o comercio,

la tasa de diferencia es superior a los ciudadanos que residen en el conjunto histórico.

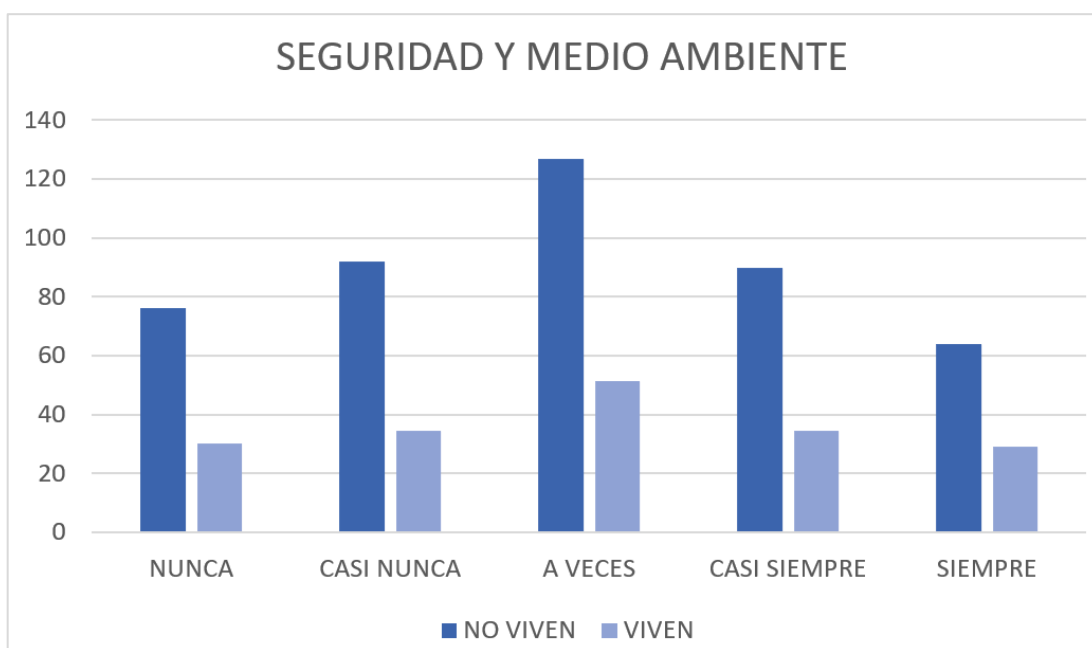
Figura 44. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Modo de desplazamiento



Fuente, elaboración propia, 2022.

Según el histograma, los usuarios que visitan al centro histórico manejan una respuesta desfavorable del modo de desplazamiento superior al 60%; sin embargo, los residentes manejan otro tipo de mirada, considerando con el criterio de “a veces” de las formas de movilizarse al centro histórico.

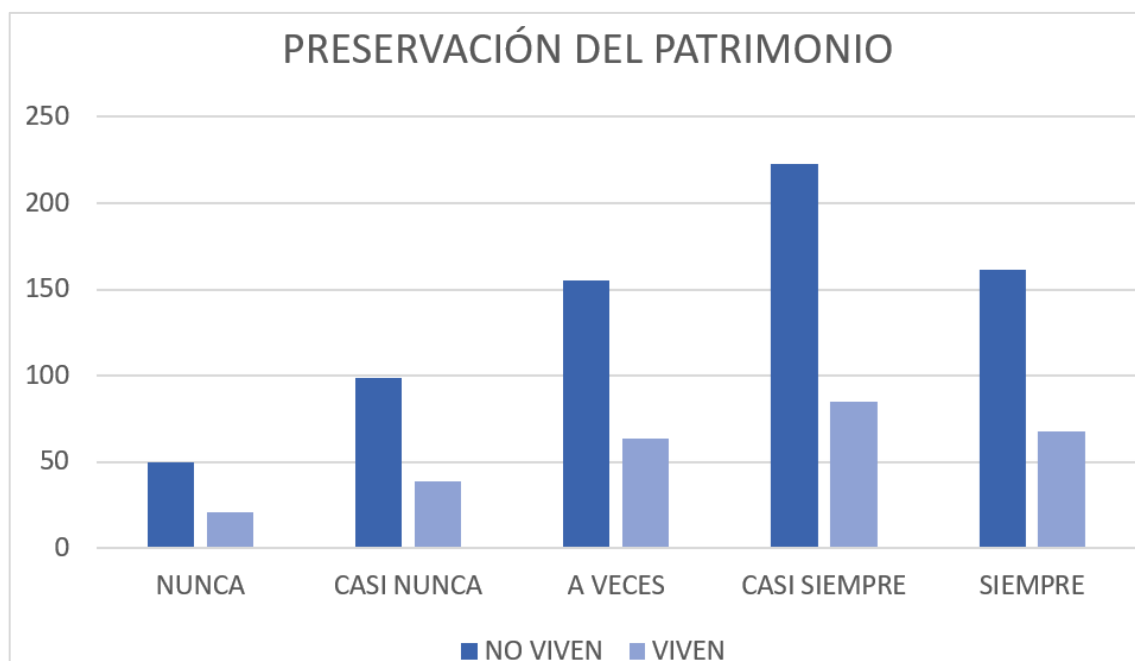
Figura 45. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Seguridad y Medio Ambiente



Fuente, elaboración propia, 2022.

En base al diagrama anterior los usuarios que visitan y los locales de la zona en un gran porcentaje poseen la misma opinión intermedia respecto a la seguridad y medio ambiente en el paisaje histórico del centro histórico de Cusco.

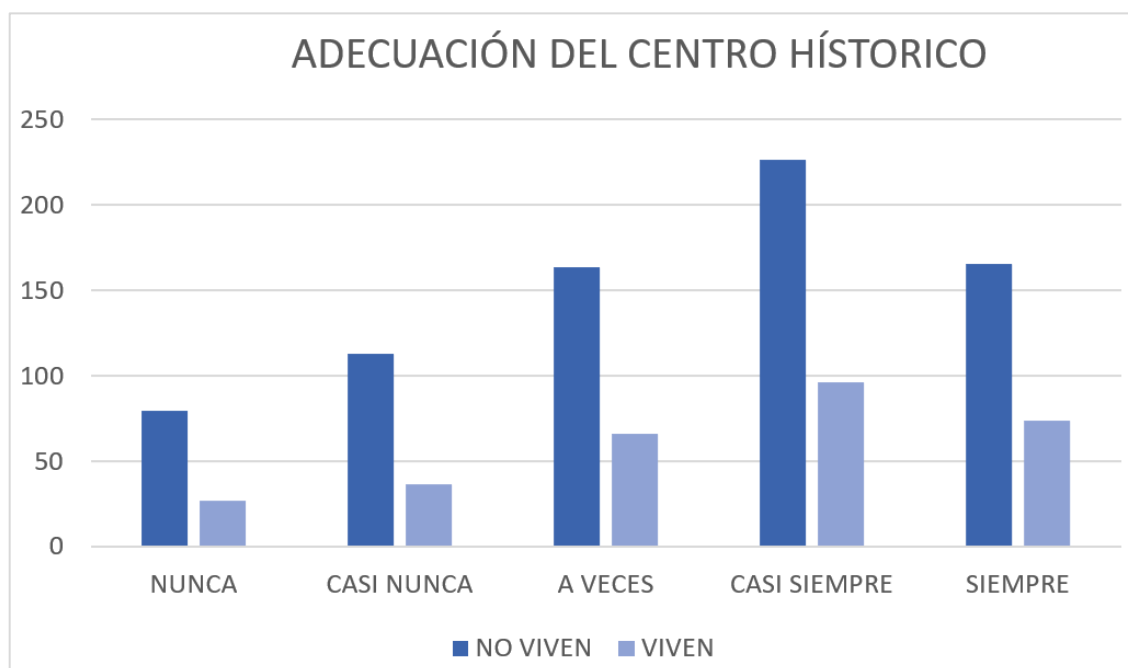
Figura 46. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Preservación del Patrimonio



Fuente, elaboración propia, 2022.

El grafico previa muestra en la valoración para la dimensión de la preservación del Patrimonio tanto en el alcance de los que viven y los que no viven, mencionan que, bajo los criterios de concientización local, gubernamental y en focalización de nuevos mecanismos o sistemas de transporte superando un 40%.

Figura 47. Análisis comparativo los que viven y no viven de la dimensión Adecuación del Centro Histórico



Fuente, elaboración propia, 2022.

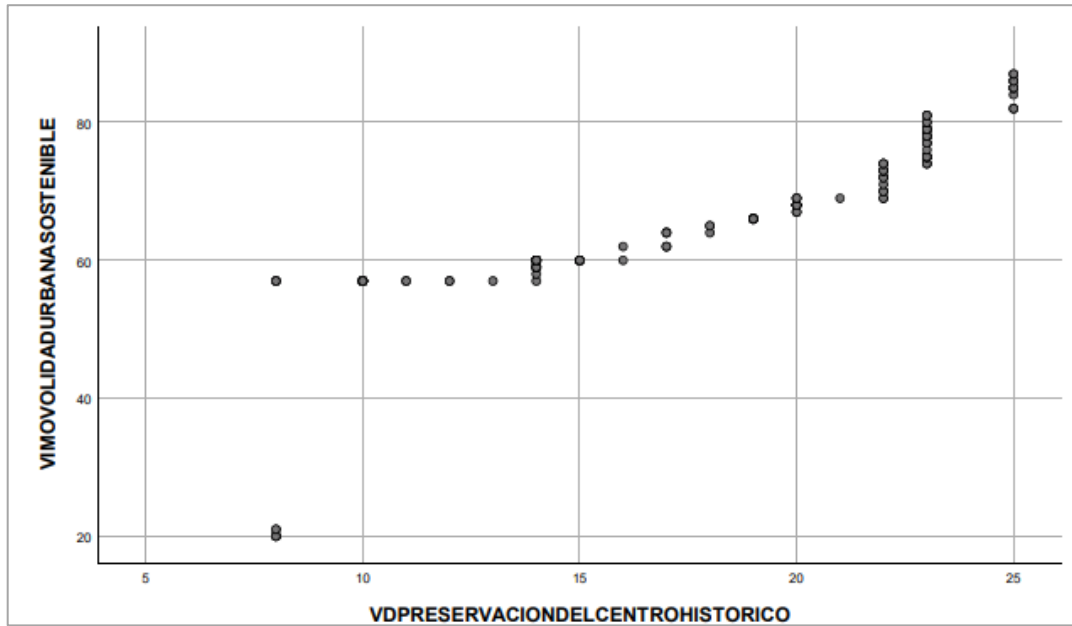
Para la adecuación del centro histórico, ambos encuestados (los que viven y los que no viven) coinciden superior a un 65% de los entrevistados, que se deben de considerar mejoras, a nivel peatonal, a nivel de servicios, reubicación de usos y especificaciones estratégicas de parqueo como fuente de mejora, sin embargo, los visitantes ponen mayor énfasis en estos criterios de superación físico del conjunto histórico.

En conclusión, las opiniones de los que viven son dispares en los dos primeros criterios, Origen y destino, modo de movilización; las opiniones por parte de los visitantes son mayormente enfáticas y recurrentes en las acciones que se desarrolla que las personas que habitan. De otra parte, los tres siguientes criterios (Seguridad y medio ambiente, preservación del patrimonio y adecuación del centro

histórico) este ligado a los puntos de vista concordantes para la mejora y las propuestas de un nuevo enfoque en mira a la conservación del patrimonio.

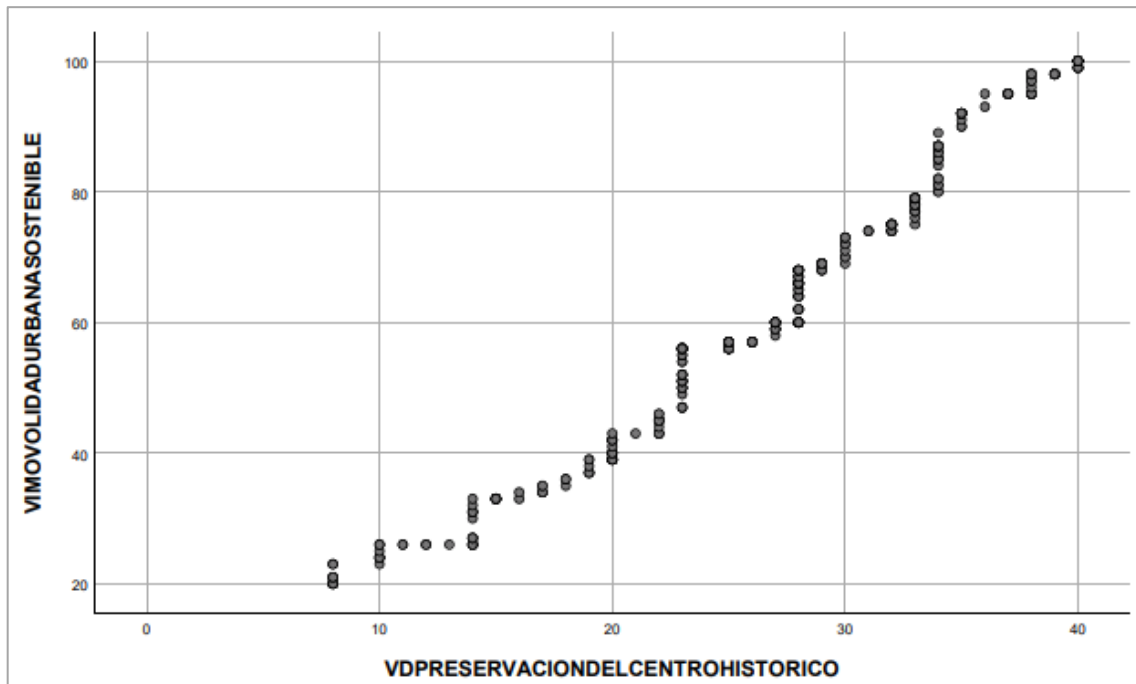
4.2. Prueba de hipótesis

Figura 48. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico – los que viven



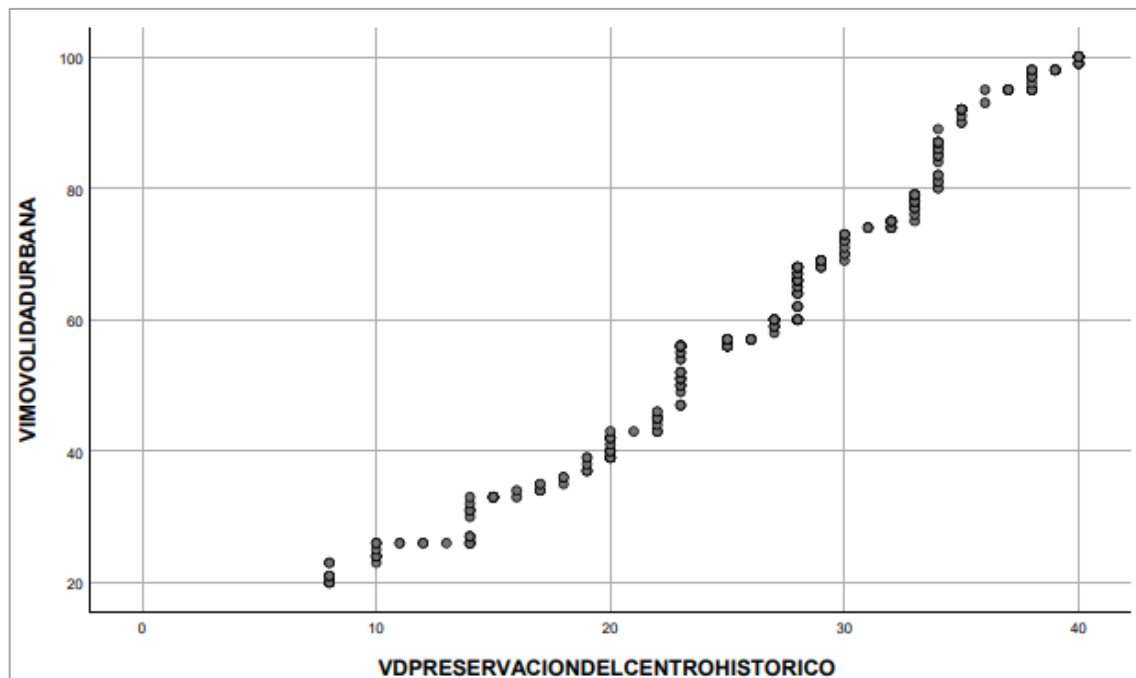
Fuente, elaboración propia en base al programa SPSS, 2022.

Figura 49. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico – los que no viven



Fuente, elaboración propia en base al programa SPSS, 2022.

Figura 50. Nivel de correlación entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del centro histórico a nivel general



Fuente, elaboración propia en base al programa SPSS, 2022.

Figura 51. Correlación de Pearson entre las variables

		VIMOVOLIDAD URBANA	VDPRESERVACIONDELCENTROHISTORICO
VIMOVOLIDADURBANA	Correlación de Pearson	1	,880**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	154	154
VDPRESERVACIONDELCENTROHISTORICO	Correlación de Pearson	,880**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	154	154

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

En la prueba de nuestra hipótesis para la correlación, si $p < 5\%$ para un nivel de confianza del 95%, nos va a indicar que la correlación entre las variables de esta investigación es significativa y que podremos interpretar su signo como la magnitud. La correlación de variables indica una relación grande entre las variables evidenciando que la movilidad urbana sostenible se relaciona significativamente con la preservación del centro histórico de la ciudad imperial del Cusco. Además, muestra que el origen y destino, el modo de desplazamiento y la seguridad y medio ambiente se relacionan significativamente con la preservación del centro histórico del Cusco.

El coeficiente de correlación muestra en un nivel bilateral de $0,01=r$, está considerado que la prueba de Pearson, manifiesta con un nivel de confianza superior al 95, donde los datos de "r" muestra que es muy significativo. Analizado en base a Sampieri, como fuente de evaluación de estas dos variables bajo los criterios de la tabla anterior.

V. DISCUSIÓN

Los resultados son obtenidos en base con las variables correspondientes a la investigación, en correlación de la variable de movilidad urbana sostenible y la preservación del Centro Histórico.

La metodología usada para la recolección y el análisis de datos, fue fundamentada, a partir de dos variables correlacionadas dependiente e independiente permitió estratégicamente generar las dimensiones por medio de las preguntas de investigación enfocado a desarrollar una hipótesis; en concreto para llegar a la etapa de discusiones, de igual forma encaminados por resultados obtenida de una serie de encuestas y entrevista hasta llegar a las conclusiones y recomendaciones. El método es aplicativo focalizado en la estrategia de encuesta y conteo vehicular.

La movilidad urbana sostenible no da la posibilidad de tener una eficiencia de los mecanismos del tejido de la red vial, así como en los modos que generan el transporte y la movilidad; con la finalidad de desarrollar un nuevo sistema de movilidad de manera sostenible, conduciendo a nuevos modelos de transporte. Por lo cual, se enfoca en desarrollar nuevos prototipos de metodologías, estrategias, instrumentos y políticas, en correlación cooperativo e integral realística, que posibiliten un nuevo mecanismo de transporte con la finalidad de gestionar un sistema de movilidad responsable y sustentable.

De otra parte, el turismo es un motor de inyección de movilidad, se concibe por diferentes estrategias, sin embargo, para el desarrollo total de los visitantes se tiene que formalizar algunos puntos de base el entendimiento de la organización del sistema de transporte hasta los destinos o los atractivos de llegada.

Por tal motivo esta desarrollado en función a la realidad situacional enfatizado de manera clara y eficiente al alcance de los medios de transporte; en consecuencia, se debe desarrollar los medios de transporte de forma clara; los centros históricos en estos tiempos funcionan como escenario de atracción turística.

Por ende, se encuentra sujeto a solventar o albergar una gran cantidad de usuarios visitantes y lugareños, la misma se eleva en fechas o temporadas altas lo cual presiona un impacto considerable las redes de movilidad con más recurrencia en estos paisajes de urbanización histórica, en el cual la mayoría de estos espacios urbanos manejan una planificación urbana en torno a calles estrechas configurado con casonas a base de piedra, adobe y barro, las mismas características que ejercen presión, razón suficiente para no abastecer a la afluencia del flujo peatonal o peor aún al flujo vehicular.

Los centros históricos, brindan posada a la actividad turística, para lo cual a nivel local gubernamental deben tomar interés en la sostenibilidad responsable del conjunto histórico, ya que no solo es una morfología urbana declarada como patrimonio paralelamente funciona también de fuente de ingreso económico para los usuarios de la ciudad además de ser un espacio de interacción diurna y suele ser nocturna.

En un espacio globalizado debería de contemplar requerimientos de las nuevas exigencias de los visitantes, también planificar a una función de las nuevas generaciones; es factible proyectarse a un espacio público enfatizando al peatón y al ambiente en dirección a la sostenibilidad de un monumento con paisaje histórico que toma valor de utilidad en estos tiempos.

Para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible se tiene como objetivo aumentar el potencial de los vehículos en el desarrollo urbano, este nuevo enfoque es una forma de mejorar el tráfico y la movilidad, un modelo de movilidad sostenible. Por lo tanto, existe la necesidad de desarrollar y articular enfoques, herramientas y pautas que integren e interactúen con los enfoques, herramientas y pautas existentes para permitir un rendimiento óptimo de los sistemas de transporte para permitir una movilidad más responsable y ecológica (Urzelai, et. al, 2008). Por lo cual es necesario es necesario que los habitantes del centro histórico se trasladen al centro de la ciudad en medios de transporte masivos y no en vehículos particulares.

La circulación del automóvil y el uso de diversas formas de trabajo debe ser compatible con el plan de desarrollo sostenible, porque uno de los objetivos de los

países del mundo entero es proteger el medio ambiente y su cultura. Y el propósito del desarrollo económico es mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Hoy en día la mayoría de los países desarrollados están tomando interés la movilidad sostenible, considerando que los con lo que se busca que los usuarios tomen conciencia de la importancia de un centro histórico. Donde practiquen una pasantía amigable a la conservación de los espacios históricos.

La movilidad sostenible de sitios históricos, paisajes urbanos patrimoniales como es el caso de la ciudad del Cusco es fundamental, ya que de esta manera se pueden lograr beneficios sociales y ambientales, por lo que nos esforzamos por garantizar que las actividades humanas cotidianas y los intercambios comerciales no dañen el medio ambiente. vivir siempre en armonía de acuerdo a la cultura de cada nación (Escobar, 2015).

La existencia de la movilidad motorizada es crucial e impactante para los centros históricos ya que estos son vulnerables por la antigüedad que tienen, por otro lado, están propensos a dejar de existir si es que no se toman medidas necesarias para conservar los centros históricos, dichas medidas y planes deben ser consideradas a mediano y largo plazo sin tener retrocesos o malas decisiones que afecten la continuidad de dichos procesos.

El tipo de movilidad que actualmente se tiene genera contaminación ambiental y sonora que recae en la infraestructura y en la oposición articuladora del paisaje urbano, por otra parte, afecta considerablemente a la calidad de vida del residente y de los visitantes debido a los atascos o al tráfico constante de los autobuses, autos, motos y otros. De otro lado, es una fuente de ingreso económico al que se puede impulsar y fomentar de manera sostenible. La cantidad de transeúntes en el centro del Cusco constituyen una oportunidad para la activación del centro histórico, en relación a los recursos actuales y su utilización a pleno poniendo como base para la planificación de los modos de transporte, que posibiliten disminuir el nivel de contaminación y garantizar la estancia al del peatón (Ayuntamiento de Palma, 2014).

Siendo la movilidad sostenible un modo de desplazarse, de viajar, que maneja un respeto por su medio circundante como los vecinos de las rutas y las calles. El

tipo de respeto que se menciona debe direccionarse a los residentes, peatones, ciclistas, usuarios de la movilidad colectiva y otros usuarios como los conductores que ocasionen bajo costo y menos contaminante causando el menor costo priorizando a las transeúntes que a los vehículos motorizados energético.

Las ciudades desarrolladas y algunos en proceso de desarrollo a diario buscan nuevas formas de gestionar un sistema de movilidad sostenible mayor aún escenarios históricos, o donde existe patrimonio urbano que propicien la movilidad diversa que garantice y proteja a los desplazamientos de los visitantes y locales de manera económica, divertida, óptimo y eficaz. La mayoría de los componentes se encuentran focalizados en la conservación del ambiente y a las estrategias de sostenibilidad dentro de la movilidad urbana (Mendoza, 2011).

Frente a esta categoría, de origen y destino la movilidad radica por el deseo o la necesidad de movilizarse, en vista de ello en los encuestados se movilizan más por trabajo, comercio o servicio, la facilidad de usos puede hacer que los residentes no se movilicen; la existencia de comercio y servicio hace que los visitantes del exterior se movilicen al centro, ocasionando mayor requerimiento de movilidad motorizada; en este ítem de las dimensiones los locales se movilizan por trabajo considerando como punto de inicio en el centro histórico hacia los diferentes distritos como punto de trabajo o de actividades

En la dimensión del modo de desplazamiento, los que viven y los que no viven se trasladan en su vehículo propio o en taxi, como otra opción usada es el transporte público solo en los espacios donde existe este servicio, pero no es muy recurrente el uso de bicicleta y moto bicicletas. Para una ciudad sostenible, se estima priorizar la caminata, la bicicleta y movilidad colectiva para traslados cortos y lejanos.

Por otra parte en la dimensión del seguridad y medio ambiente los resultados salieron que los vehículos motorizados en un 10-70% esto generan contaminación medio ambiental y pone en riesgo y compromete la herencia de las futuras generaciones, además de manejar una alta concentración de servicio público, ocasiona que los transeúntes se centralicen en el centro histórico, también mencionan sobre el mal servicio del transporte público incurre en la falta de garantía

a los transeúntes y esto conlleva al riesgo de algún accidente en paralela a las malas estrategias de uso de las típicas vías angostas.

Por otro lado es necesario enfatizar en la circulación de la caminata o el tipo de movilización a pie dejando de manera progresiva el uso del transporte motorizado, sin embargo esta forma de transporte que entre otras cosas no contamina el medio ambiente y preserva la monumentalidad de los sitios arqueológicos, resalta partes negativas como son los elementos que obstaculizan y generan inseguridad al usuario, los cuales tienen que ser resueltos por las autoridades, dictando leyes, ordenanzas municipales así como ejecución de obras que garanticen la seguridad del peatón y con ello este se sienta seguro caminando por el centro de la ciudad.

La preservación del patrimonio se posiciona como un ente fundamental que tiene por objetivo mantener los recursos históricos y elementos representativos del pasado; sin embargo, en la actualidad, los países en vías de crecimiento no toman conciencia de la importancia de estos paisajes urbanos simbólicos y significativos para los futuros usuarios nacionales y extranjeros. De la misma forma que los actores públicos y privados, no desarrollan mejoras ni propuestas amigables al medio ambiente y a la conservación del patrimonio urbano o de los iconos monumentales dentro del casco histórico.

En consideración del conteo vehicular, se ratifica la existencia y el uso frecuente de vehículos motorizados privados o particulares de uso de uno a cuatro personas entre autos y taxis. Estos se movilizan entorno a la infraestructura morfológica y articuladora de la composición del centro histórico de Cusco. Es crucial mencionar que existe un bajo porcentaje del uso de bicicletas y motocicletas. Dentro de los países europeos, se implementaron la movilidad sostenible, que manejan y priorizan la circulación no motorizada, e implementan el servicio colectivo para el transporte de tramos extensos; además, de inyectar autos eléctricos que disminuyen la contaminación ambiental.

En base a los resultados obtenidos en la investigación se tiene que los peatones que transitan por el centro de la ciudad, se sienten inseguros, así mismo manifiestan en gran mayoría que la gran cantidad de vehículos que transitan están contaminando el medio ambiente así como vienen dañando la monumentalidad del

centro histórico y que se deberían tomar acciones para evitar este deterioro, sin embargo son las mismas personas las que no desean caminar tramos cortos ni largos por el centro para realizar sus actividades, por las cuales se dirigen o transitan por el centro histórico, entonces se llega a la discusión de que hacemos frente a ello, si el propio ciudadano no desea caminar y simplemente es facilista utilizando movilidad motorizada, por lo cual se plantea en esta investigación realizar una concientización a la población que vive y que no vive en el centro de la ciudad, por qué parte de ellos empezar a hacer un cambio en el transporte para que la movilidad urbana sea sostenible en el mediano y largo plazo.

VI. CONCLUSIONES

En base a los estudios realizados y en correlación al primer objetivo entre origen y destino, de acuerdo a los datos estadísticos que se encontraron y se procesaron respecto a la variable de movilidad urbana sostenible en la dimensión de origen y destino muestra un porcentaje elevado tanto de personas que viven y no viven se trasladan por motivos de diversión cultural, por causas de comercio o servicio tal como se muestra en las figuras y tablas de esta dimensión, los resultados obtenidos nos posibilita de manera óptima en dirección a propiciar la conservación del centro histórico.

Según el segundo objetivo de identificar la relación que existe entre el modo de desplazamiento en correlación a la dimensión del modo de desplazamiento los transeúntes tanto los usuarios locales y los extranjeros usan con mayor continuidad vehículo propio 20-50%, taxi, a pie y el sistema de movilidad pública y un porcentaje bajo la movilidad en bicicleta y motocicleta.

El tercer objetivo maneja como la posibilidad, viabilizado en la dimensión de la seguridad y medio ambiente los transeúntes tanto los residentes y los visitantes remarcan la contaminación ambiental por parte de los vehículos motorizados en un 10-70%, el resto de los indicadores se mantienen dispersos, pero ponen interés en la seguridad de la caminata y la existencia de elementos obstruyentes en el trayecto. Por otra parte, las malas condiciones del servicio público y el mal uso o mala estrategia de las redes viales y calles del centro histórico generan riesgo de sufrir algún accidente.

Por último, el cuarto objetivo en la dimensión de preservación del patrimonio tanto los usuarios locales y los extranjeros mencionan en un alto porcentaje que las autoridades no ponen énfasis ni interés en la preservación y conservación del monumento urbano 50-60%, pero consideran en un gran porcentaje también el proponer la nulidad de vehículos motorizados y la incentivación de peatonalización del centro histórico de Cusco a una movilidad no motorizada

El conteo vehicular de los cuatro puntos de conteo en los días viernes, sábado y domingo, se registra un alza estrechamente relacionada al uso de la movilidad propia y otros en un alto porcentaje de hasta el del 60 al 85%, el segundo más

usado son los taxis de un 20 a 50% en los fines de semana son más predominantes, como siguiente el uso de movilidad pública, pero no en el tramo de la Av. Sol con Mantas, pero es muy radical a la ausencia de uso de bicicletas y motocicletas.

En conclusión, el centro histórico cusqueño requiere una intervención estratégica basada en la conservación de los vestigios históricos, medio ambiente y en la propuesta de confort del usuario, que brinden seguridad y garantía a los transeúntes; por consecuencia a las falencias existentes del exceso uso de autos particulares que solo favorecen a un grupo reducido de usuarios, y la falta de acondicionamiento del transporte público, factores que deterioran en gran medida la salubridad y la conservación del centro histórico; asimismo es importante considerar medidas para evitar el centralismo de servicios que genera la necesidad de trasladarse.

Por último, se verifica la ausencia de vehículos no motorizados, como el uso de bicicletas, ya que en la actualidad por el estado ajustado de las redes de circulación es imposible brindarle espacio a este tipo de movilidad, sin embargo existe un porcentaje regular de movilidad a pie, pero este también es obstaculizado por el alto porcentaje de tránsito de carros, lo cual evita que las personas puedan disfrutar de la riqueza cultural y puedan pasar un tiempo en estos espacios, el producto es todo lo contrario; estos escenarios solo son de circulación más no de permanencia; consecuencia de la exigencia del estado actual.

VII. RECOMENDACIONES

Frente al diagnóstico y a las interpretaciones analizadas, es prudente la intervención de los diferentes actores públicos como privados o los entes modeladores de la ciudad, que consideren nuevas medidas de movilidad sostenible, poniendo en criterio a la necesidad y a la demanda de los usuarios y la realidad de los vestigios históricos en conjunto. Además de fomentar una respuesta ligada a la realidad contemporánea; sin que este quite de lado, la importancia de la identidad que carga el centro histórico del Cusco.

Por otra parte la conservación y la recuperación del centro histórico también es la tarea de los usuarios, o la participación de ciudadana, esto se puede generar a través de la conciencia y el mayor conocimiento de la importancia y el valor que maneja el paisaje urbano, a través de permanecer más tiempo en estos espacios, para generar sentido de pertenencia, y que estos mismos usuarios se identifiquen con su patrimonio existente, de la misma manera esta valorización simbólica e significativa pueda ser manifestada a los usuarios visitantes de la zona.

Por otra parte, es importante destacar que la gestión sostenibilidad del centro histórico generara mayor seguridad y garantía a la calidad de vida de los pobladores y visitantes; ello maneja una imagen turística alta, lo cual generara mayores ingresos económicos a la población de Cusco, esto sin dañar a las construcciones de bagaje histórico del patrimonio material; por consiguiente, manejará la valorización de uso que posibilite la inyección y nuevos puestos de trabajo para los pobladores o locales.

La movilidad urbana sostenible, vincula no solo el cambio de vehículos motorizados a no motorizados, sino la implementación de actividades de concientización de locales y extranjeros, la estructuración de servicios que no aumenten el alto uso de movilidad motora. Acciones que conserven los monumentos existentes y la preservación del medio ambiente; implementación y planificación de nuevos equipamientos y usos que generen una atmosfera de permanencia a todos los peatones, como actividades de ciclismo, caminatas, eventos u otros que sea para usuarios de todo destino y de todas las edades.

El mantenimiento de las redes de circulación es importante, planificado o gestionado según al alcance que manejan, es decir distribuir funciones en base a las dimensiones ajustadas que maneja por ser calzadas y calles incas y coloniales originariamente (estas calzadas fueron diseñadas para peatones desde un principio y no para vehículos motorizados), toda las modificaciones y planteamientos deberán tomar como punto de partida fundamental, al usuario y a la preservación del centro histórico cusqueño.

La implementación de nuevas tecnologías y nuevas innovaciones dentro del marco de la movilidad sostenible, sería una forma de proyectarse a un futuro en el que se reduce la alta contaminación. Estos podrían ser la inyección de vehículos electrónicos, la implementación de nuevas moviidades de transporte colectivo relacionado en transportar altas masas en tramos largos. El uso de bicicletas, escúteres y otros medios no motorizados destinado para tramos cortos.

Incentivar a actividades que capaciten las formas de conservación y preservación de los patrimonios, monumentos, hitos u objetos históricos, arqueológicos u arquitectónicos que existen en el paisaje urbano del centro de Cusco. Estos son de importancia científica para las diferentes disciplinas de la antropología, arquitectónica, arqueológica o diferentes grupos o ciencias.

REFERENCIAS

- Bernal, A. (2010). *Metodología de la Investigación* . Colombia: 3ra edición .
- Brito, M. (2007). *Las ciudades históricas como destinos patrimoniales: potencialidades y requisitos*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana, Grupo de Investigación “Turismo, Patrimonio y Desarrollo”.
- Caqueo, A. U. (2012). *Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto*. Chile: Revista de Psicología Clínica.
- Carrascosa, A. (2001). *Normativa sobre los conjuntos y Centros Históricos*. Universidad de La Laguna en 1995: Prensa Canaria, S.A. (La Provincia - Diario de Las Palmas).
- Carrion, F. (2007). *“El financiamiento de los centros históricos de América Latina y el Caribe”*. Ecuador: Primera edición. FLACSO.
- Centro Juvenil - el sitio de mi recreo. (2016). *Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público* . Madrid-España: ONU HABITAT.
- Chiara, M. (2020). *Movilidad Urbana no motorizado y su incidencia en el desarrollo sostenible*. Lima: Universidad Federico Villareal.
- Consejo de Europa. (2000). *Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia: Consejo de Europa.
- Daza, W. (2008). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana*. Bogotá, Colombia. : Pontificia Universidad Javeriana.
- EPOMM. (2008). *Gestión de la movilidad: Definición de Gestión de la Movilidad y categorización de las medidas de Gestión de Movilidad*. Consorcio MAX y EPOMM, European platform on mobility management.
- Gonzales, A. (2018). *El Centro Histórico como paisaje urbano histórico*. Buenos aires - Argentina: Universidad Nacional de la Plata.

- Goyes, A. (2018). *Movilidad Urbana Sostenible en el centro de la Ciudad de Ambato*. Brasil: Instituto de Leiria Brasil.
- Hernández, R. (2016). *Metodología de Investigación*. Mexico: 6ta edición .
- Hernández, R. (2018). *Metodología de Investigación*. Mexico: UNAM.
- Lopez, A. (2019). *Validación de instrumentos como garantía de la credibilidad en las investigaciones científicas*. Cuba: Revista Cubana.
- Machaca, J. (2018). *Valoración Económica Ambiental por la Mejora de la Gestión Integral del Manejo de Residuos Sólidos Urbano del Distrito de Pocollay*. Tacna: Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. . España: Obra Social de Caja Madrid.
- Medina, M. M. (2018). *Actores Y Redes En La Gobernanza Del Centro Histórico: El Caso De La Gestión De La Recuperación Del Centro Histórico Del Rímac, Lima, En El Período 2012-2017*. Lima-Perú: Pontificia Universidad Católica Del Perú .
- Murillo, J. (2008). *Los modelos multinivel como herramienta para la investigación educativa*. España: Universidad Autónoma de Madrid.
- Organización Mundial de la Salud. (2017). *Las Consecuencias de la Contaminación ambiental*. Ginebra: OPS.
- Otero, R. (2015). *Movilidad Urbana Sustentable: Conceptos Internacionales*. (C. d. CEJA, Ed.) *Derecho Ambiental y Ecología*. Obtenido de http://www.ceja.org.mx/revista.php?id_rubrique=637#
- P.Fernandez, G. C. (2015). *Gestión de transporte sostenible y diseño geométrico de ciclovía que interconecte la estación Aramburu del Metropolitano y la estación San Borja Sur del Metro de Lima*. Lima-Perú: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Paisaje, C. E. (2000). *El "Centro Histórico" como "Paisaje Urbano Histórico"*. Florencia .

- Reque, J. (2019). *Movilidad sostenible como regenerador del espacio público en el centro histórico de la ciudad de Chiclayo*. Chiclayo: Universidad Cesar Vallejo .
- Rico, C. (2012). *El patrimonio cultural como argumento para la renovación de destinos turísticos consolidados del litoral en la provincia de Alicante*. . España. : Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas de la Universidad de Alicante.
- Soto, L. (2011). *El “Centro Histórico” como “Paisaje Urbano Histórico”*. España: Convenio Europeo del Paisaje .
- Torres, C. (2020). *La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020*. Trujillo: Universidad Cesar Vallejo.
- Urzua, A. C. (2012). *Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto*. Chile: Universidad Católica del Norte.
- Velasquez, C. (2015). *Espacio Público Y Movilidad Urbana, Sistemas Integrados De Transporte Masivo (Sitm)*. Barcelona-España: Universidad De Barcelona.
- Vento, G. (2019). *Puesta En Valor Del Patrimonio Histórico Del Distrito Del Rímac. Caso: Jr. Hualgayoc*. Lima - Perú: Universidad Nacional Federico Villareal.
- Winchez C. & Alfonsina G. (2016). *Gestión de transporte sostenible y diseño geométrico de ciclovía que interconecte la estación Aramburú del Metropolitano y la estación San Borja Sur del Metro de Lima*. Lima-Perù: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).

ANEXOS

ANEXO 1

Carta de presentación

Doctor:

Presente:

Asunto: **Validación de cuestionario**

Me es grato comunicarme con usted para expresarle un cordial saludo y así mismo hacer de su conocimiento que como estudiante de la Maestría en Arquitectura, recorro a su digna persona para solicitar que evalúe los instrumentos denominados: **La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022**, para cuyo efecto adjunto los documentos que se requiere para validar a través de juicio de experto , es imprescindible contar con la aprobación de dichos instrumentos para poder aplicar, se ha considerado conveniente recurrir a usted, por su connotada experiencia en el tema; así mismo sus observaciones y recomendaciones como juez de validación, serán de gran ayuda para la elaboración final de nuestro instrumento de investigación.

El expediente de validación contiene:

- a) Anexo 1 : Carta de Presentación
- b) Anexo 2 : Matriz de Consistencia
- c) Anexo 3 : Matriz de Operacionalización de Variables
- d) Anexo 4 : Matriz de Operacionalización del Instrumento para la Variable 1
- e) Anexo 5 : Matriz de Operacionalización del Instrumento para la Variable 2
- f) Anexo 6 : Cuestionario aplicado a la Variable 1
- g) Anexo 7 : Cuestionario aplicado a la Variable 2
- h) Anexo 8 : Modelo de Ficha de Observación
- i) Anexo 9 : Certificado de validez de contenido de los instrumentos

Agradeciéndole de antemano, y expresándole mi sentimiento y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispone a la presente.

Atentamente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jorge Lenin Gamboa Romero', with a stylized flourish at the end.

Jorge Lenin Gamboa Romero

DNI: 41564610

ANEXO 2: MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	MARCO TEORICO	VARIABLES – DIMENSIONES E INDICADORES	METODOLOGIA
<p>Problema general: ¿En qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?</p>	<p>Objetivo general: Determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022</p>	<p>Hipótesis general: La movilidad urbana sostenible se relaciona significativamente con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco</p>	<p>Movilidad Urbana Sostenible: Es la necesidad de poder desplazarse o transportarse de un lugar a otro en la urbe de manera adecuada, equilibrada teniendo el menor impacto posible, donde el ciudadano llamado también peatón tiene la prioridad para acceder y hacer uso del espacio urbano de un modo democrático de un modo que genere un equilibrio medioambiental. Por lo cual se puede decir que promueve el equilibrio de los siguientes factores: medioambientales, sociales y económicos</p>	<p>V1: Movilidad Urbana Sostenible</p> <p>D1: Origen y Destino I1, 1:</p> <p>D2: Modo de desplazamiento</p> <p>D3: Calidad de vida y medio ambiente</p> <p>V2: Preservación del Centro Histórico.</p> <p>D4: Preservación del patrimonio.</p> <p>D5: Adecuación del Centro Histórico.</p>	<p>Método general: Científico</p> <p>Método específico: Descriptivo - explicativo</p> <p>Tipo de investigación: Aplicada</p> <p>Nivel de investigación: Correlación causal</p> <p>Diseño de investigación: Transversal Descripción correlacional causal</p> <p>Esquema:</p> <pre> graph TD M --> O1 M --> O2 </pre> <p>Dónde: M = Muestra (Población que se traslada al Centro Histórico de la</p>
<p>Problemas específicos: ¿En qué medida el origen y destino se relaciona con la preservación del</p>	<p>Objetivos específicos: Determinar la relación que existe entre el origen y</p>	<p>Hipótesis específicas El origen y destino se relaciona significativamente con la preservación del</p>	<p>Preservación del Centro Histórico: Es el cuidado y el mantenimiento frente a posibles daños o amenazas que puedan surgir, a los núcleos urbanos y fundacionales de una ciudad o</p>		

Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	destino y la preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco.	Centro Histórico de la Ciudad del Cusco	urbe que tienen un valor histórico monumental en la mayoría de los casos, está relacionado a la historia de una población, es así que este núcleo proveniente del pasado con una estructura física que representa una época de la historia y de la evolución de una ciudad		<p>Ciudad del Cusco</p> <p>O1 = Observación de la Variable: Movilidad urbana sostenible.</p> <p>O2 = Observación de variable: Preservación del Centro histórico</p> <p>Población y muestra (cuantificada)</p> <p>Población: Población de la provincia de Cusco que se trasladan al Centro Histórico</p> <p>Muestra (probabilística): Población: 100 hab.</p> <p>Técnicas e Instrumentos de recolección de datos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encuesta - Cuestionario - Ficha de observación <p>Técnicas de procesamiento y análisis de datos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Excel SPS
¿En qué medida el modo de desplazamiento se relaciona con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	identificar la relación que existe entre el modo de desplazamiento y la preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco	El modo de desplazamiento se relaciona significativamente con la preservación del centro Histórico de la ciudad del Cusco			
¿En qué medida la seguridad y medio ambiente se relaciona con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	Analizar la relación que existe entre la seguridad y medio ambiente con la preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco	La seguridad y medio ambiente se relaciona significativamente con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco			

ANEXO 3: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Título: La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la Ciudad del Cusco, 2022

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
V1: Movilidad Urbana Sostenible	Lah O, (2019). La movilidad urbana sostenible se entiende por la imperiosa necesidad de poder desplazarse o transportarse de un lugar a otro en una urbe y de una manera adecuada, equilibrada teniendo el menor impacto posible, donde el ciudadano llamado también peatón que tiene la prioridad para acceder y hacer uso del espacio urbano de un modo democrático de un modo que genere un equilibrio medioambiental. Por lo cual se puede decir que promueve el equilibrio de los siguientes factores: medioambientales, sociales y económicos	Relación entre las dimensiones: origen y destino, modo de desplazamiento y seguridad y medio ambiente relacionadas a la movilidad urbana sostenible que se evaluará mediante un cuestionario ordinal de 20 ítems, el cual nos permitirá determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022	D1 Origen y destino	I1, 1: Frecuencia de traslado I1, 2: Puntos atractores I1, 3: Traslado por educación I1, 4: Traslado por trabajo I1, 5: Traslado por recreación I1, 6: Traslado por comercio I1, 7: Traslado por servicios	Ordinal
			D2: Modo de desplazamiento	I2, 1: Desplazamiento en movilidad propia I2, 2: Desplazamiento en motocicleta I2, 3: Desplazamiento en taxi I2, 4: Desplazamiento en transporte publico I2, 5: Desplazamiento en bicicleta I2, 6: Desplazamiento a pie I2, 7: Cambio de modo de desplazamiento	
			D3 Seguridad y medio ambiente	I3, 1: Seguridad peatonal I3, 2: Satisfacción de caminabilidad I3, 3: Seguridad al ciclista I3, 4: Satisfacción de uso de transporte publico I3, 5: Percepción de riesgo I3, 6: Contaminación ambiental	

V2: Preservación del Centro Histórico	La preservación del Centro Histórico viene a ser el cuidado y el mantenimiento frente a posibles daños o amenazas que puedan surgir, a los diferentes núcleos fundacionales y urbanos de una ciudad o urbe que tienen un alto valor histórico en la mayoría de los casos, y que está relacionado a la historia de una determinada población, es así que este núcleo que proviene del pasado trayendo consigo una estructura física la cual representa la época de la historia y de la evolución de una urbe. (Hernández, 2016)	Relación entre las dimensiones: preservación del patrimonio y adecuación del Centro Histórico relacionadas con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, mediante el uso de un cuestionario ordinal de 8 ítems, el cual nos permitirá determinar en qué medida se relaciona la movilidad urbana sostenible con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.	D1 Preservación del Patrimonio	I4, 1: Preservación del Centro Histórico I4, 2: Cantidad de vehículos I4, 3: Protección del patrimonio I4, 4: Población concientizada	Ordinal
			D2 Adecuación del Centro Histórico	I5, 1: Acondicionamiento peatonal I5, 2: Reubicación de autos atractores I5, 3: Habitabilidad del centro Histórico I5, 4: Uso de calles	

ANEXO 4: MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DEL INSTRUMENTO

Título del instrumento: Cuestionario y Ficha de Observación

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Respuesta
V1: Movilidad Urbana Sostenible	D1 Origen y destino	I1, 1: Frecuencia de traslado	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	✓ Nunca 1 ✓ Casi siempre 2 ✓ A veces 3
		I1, 2: Puntos atractores	¿Considera que existen puntos culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I1, 3: Traslado por educación	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I1, 4: Traslado por trabajo	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I1, 5: Traslado por recreación	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I1, 6: Traslado por comercio	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I1, 7: Traslado por servicios	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
	D2: Modo de desplazamiento	I2, 1: Desplazamiento en movilidad propia	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I2, 2: Desplazamiento en motocicleta	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I2, 3: Desplazamiento en taxi	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I2, 4: Desplazamiento en transporte público	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	
		I2, 5: Desplazamiento en bicicleta	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I2, 6: Desplazamiento a pie	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	

			✓ Casi siempre 4
		I2, 7: Cambio de modo de desplazamiento	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco? ✓ Siempre 5
D3: Seguridad y medio ambiente		I3, 1: Seguridad peatonal	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?
		I3, 2: Satisfacción de caminabilidad	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?
		I3, 3: Seguridad al ciclista	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?
		I3, 4: Satisfacción de uso de transporte público	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?
		I3, 5: Percepción de riesgo	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?
		I3, 6: Contaminación ambiental	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?

ANEXO 5: MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DEL INSTRUMENTO

Título del instrumento: Cuestionarios y Fichas de Observación

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Respuesta
V2: Preservación del Centro Histórico	D4: Preservación del Patrimonio	I4, 1: Preservación del Centro Histórico	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	✓ Nunca 1 ✓ Casi siempre 2 ✓ A veces 3 ✓ Casi siempre 4 ✓ Siempre 5
		I4, 2: Cantidad de vehículos	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	
		I4, 3: Protección del patrimonio	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I4, 4: Población concientizada	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
	D5: Adecuación del Centro Histórico	I5, 1: Acondicionamiento peatonal	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I5, 2: Reubicación de puntos atractores	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	
		I5, 3: Habitabilidad del centro Histórico	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	
		I5, 4: Uso de calles	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	

ANEXO 6:

CUESTIONARIO APLICADO A LA VARIABLE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Fecha:

Lugar:

Autor:

Datos del Participante:

Edad:

Género:

Estimado participante (a)

Para poder determinar la relación que existe entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, me encuentro desarrollando la tesis denominada: **“La Movilidad Urbana Sostenible y su relación con la Preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022**. Por tal motivo le solicito su colaboración dando respuesta al siguiente cuestionario marcando con un aspa(x) en la columna que corresponda.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- ✓ **Nunca** 5
- ✓ **Casi nunca** 4
- ✓ **A veces** 3
- ✓ **Casi siempre** 2
- ✓ **Siempre** 1

DIMENSIONES	N.º	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI	SIEMPRE
Origen	1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?					
	2	¿Considera que existen sitios culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					

	3	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	4	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	5	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	6	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	7	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
Modo de desplazamiento	8	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	9	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	10	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	11	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?					
	12	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	13	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	14	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
Seguridad y medio ambiente	15	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	16	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?					
	17	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	18	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?					
	19	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	20	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					

¡Muchas gracias por tu colaboración!

ANEXO 7:

CUESTIONARIO APLICADO A LA VARIABLE PRESERVACION DEL PATRIMONIO

Fecha:

Lugar:

Autor:

Datos del Participante:

Edad:
Género:

Estimado participante (a)

Para poder determinar la relación que existe entre la movilidad urbana sostenible y la preservación del del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, me encuentro desarrollando la tesis denominada: **"La Movilidad Urbana Sostenible y su relación con la Preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022**. Por tal motivo le solicito su colaboración dando respuesta al siguiente cuestionario marcando con un aspa(x) en la columna que corresponda.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- | | |
|-----------------------|----------|
| ✓ Nunca | 5 |
| ✓ Casi nunca | 4 |
| ✓ A veces | 3 |
| ✓ Casi siempre | 2 |
| ✓ Siempre | 1 |

DIMENSIONES	Nº	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Preservación del patrimonio	1	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	2	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?					
	3	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	4	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
Adecuación del Centro Histórico	5	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	6	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?					
	7	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?					
	8	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?					

¡Muchas gracias por tu colaboración!

ANEXO 9: Certificado de validez de contenido del instrumento: Movilidad urbana sostenible y preservación del Centro Histórico

N.º	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	DIMENSIÓN 1: ORIGEN Y DESTINO							
1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	X		X		X		
2		X		X		X		
3	¿Considera que existen sitios culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
4	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
5	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
6	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
7	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: MODO DE DESPLAZAMIENTO							
8	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
9	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
10	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
11	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	X		X		X		
12	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
13	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
14	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: SEGURIDAD UY MEDIO AMBIENTE							
15	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X		
16	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?	X		X		X		

17	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
18	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?	X		X		X	
19	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
20	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
	DIMENSIÓN 4: PRESERVACION DEL PATRIMONIO						
21	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
22	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	X		X		X	
23	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
24	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
	DIMENSIÓN 5: ADECUACION DEL CENTRO HISTORICO						
25	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
26	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	X		X		X	
27	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	X		X		X	
28	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	X		X		X	

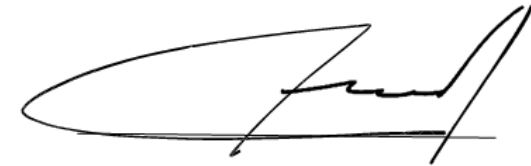
Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador **Magister Alex Álvarez Llanos**

DNI: 40754986

Especialidad del validador: Arquitecto



Firma del Experto Informante

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

17 de julio del 2022

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador **Dr. Martín Manuel Grados Vásquez**

DNI: 18206812

Especialidad del validador: **Dr. Administración**



Firma del Experto Informante

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

17 de julio del 2022

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Activar Win

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador Magister Alex Álvarez Llanos

DNI: 40754986

Especialidad del validador: Arquitecto

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

17 de julio del 2022



Firma del Experto Informante

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador Dr. Martín Manuel Grados Vásquez

DNI: 18206812

Especialidad del validador: Dr. Administración

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

17 de julio del 2022



Firma del Experto Informante

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador Dr. Mucha Hospinal Luis Florencio

DNI: 19818693

Especialidad del validador: Estadística e Investigación

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

9 de julio del 2022



Firma del Experto Informante

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir [x]** **No aplicable [...]**

Apellidos y nombres del juez validador Dra. Gina Katherine Céspedes Cáceres

DNI: 40767231

Especialidad del validador: Arquitectura

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma de la Experta Informante

9 de Julio del 202

Arq. Gina Katherine Céspedes Cáceres

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador MBA Ing. Ninatanta Alva Jorge Humberto

DNI: 18189264

Especialidad del validador: Maestro en Administrador de Negocios - MBA



Firma del

Experto

Informante

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

17 de julio del 2022

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador Dr. Máximo Jesús Huambachano Martel

DNI: 41370037

Especialidad del validador: Doctor en Administración – Ingeniero Civil



Dr. Ing. Máximo Huambachano Martel

Experto Validador

Firma del Experto Informante

Estadística e Investigación

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

9 de julio del 2022

Anexo 10. Resultados de encuestas realizadas a personas que viven

DIMENSIONES	N.º	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Origen y destino	1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	10	40	124	115	95
	2	¿Considera que existen puntos culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	30	70	130	144
	3	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	55	60	120	110
	4	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	44	44	120	89	87
	5	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	30	110	105	100
	6	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	70	55	79	90	90
	7	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	45	89	91	120
Modo de desplazamiento	8	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	40	87	110	72	75
	9	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	121	123	81	34	25
	10	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	55	55	94	85	95
	11	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	18	45	62	138	121
	12	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	129	126	57	42	30
	13	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	105	112	50	58	59
	14	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	65	135	84	55	45
Seguridad y medio ambiente	15	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	95	105	140	25	19
	16	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?	35	44	169	76	60
	17	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	110	100	80	54	40
	18	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?	115	125	69	50	25
	19	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	18	65	137	90	74
	20	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	4	15	88	175	102
Preservación del patrimonio	21	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	56	171	99	33	25
	22	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	12	15	62	159	136


	23	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	22	24	61	166	111
	24	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	12	12	48	179	133
Adecuación del Centro Histórico	25	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	65	100	145	39	35
	26	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	26	36	80	140	102
	27	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	54	80	120	70	60
	28	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	90	101	45	88	60

Anexo 11. Resultados de encuestas realizadas a personas que no viven

DIMENSIONES	N.º	ITEMS	OPCIONES DE RESPUESTA				
			NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
Origen y destino	1	¿Se traslada con frecuencia al Centro Histórico de la ciudad de Cusco?	0	0	5	27	122
	2	¿Considera que existen puntos culturales y recreacionales en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	2	3	5	47	97
	3	¿Se traslada por educación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	14	13	75	30	22
	4	¿Se traslada por trabajo al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	13	14	60	33	34
	5	¿Se traslada por recreación al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	16	52	31	50
	6	¿Se traslada por comercio al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	15	39	46	49
	7	¿Se traslada por servicios al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	16	29	50	49
Modo de desplazamiento	8	¿Se desplaza en movilidad propia al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	25	40	50	19	20
	9	¿Se desplaza en motocicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	69	35	20	15	15
	10	¿Se desplaza en taxi al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	22	53	20	49
	11	¿Se desplaza en transporte público al Centro Histórico de la Ciudad del Cusco?	9	10	24	56	55
	12	¿Se desplaza en bicicleta al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	26	38	40	26	24
	13	¿Se traslada a pie al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	22	30	55	37
	14	¿Considera la posibilidad de desplazarse caminando y ya no en movilidad cuando se dirige al Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	20	37	37	40	20
Seguridad y medio ambiente	15	¿Se siente seguro cuando se traslada por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	39	43	55	10	7
	16	¿Cuándo Usted camina por el Centro Histórico, encuentra elementos que obstruyen e impiden su circulación?	15	16	69	29	25
	17	¿Considera que existen condiciones y vías adecuadas que brinden seguridad al ciclista en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	45	37	32	22	18
	18	¿Considera que el transporte público en la ciudad del Cusco tiene las condiciones adecuadas para servir al pasajero?	46	49	28	18	13
	19	¿Considera que tiene el riesgo de sufrir algún accidente de tránsito al trasladarse por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	26	53	35	30
	20	¿Considera que hay contaminación ambiental en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	2	7	35	60	50
Acción del	21	¿Considera que las autoridades vienen tomando medidas necesarias para preservar el patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	22	69	40	13	10

	22	¿Considera que con menor cantidad de vehículos transitando por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco se mejoraría la calidad de vida de las personas que viven y se trasladan en el mismo?	5	5	30	60	54
	23	¿Considera que debería existir mayor protección para proteger el patrimonio que se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	9	10	25	65	45
	24	¿Considera que se debería concientizar en preservación del patrimonio a la población que circula por el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	5	5	19	72	53
Adecuación del Centro Histórico	25	¿Considera que debería acondicionar las vías para peatonalizar en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	25	29	55	25	20
	26	¿Considera Usted que se deberían reubicar los servicios de justicia, municipales, bancarios, comerciales, recreacionales y otros a las afueras del Centro Histórico de la ciudad del Cusco?	10	17	31	55	40
	27	¿Considera que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es un lugar adecuado para vivir?	19	27	46	33	29
	28	¿Considera necesario que los estacionamientos en las calles del Centro Histórico de la ciudad del Cusco deberían ser anulados?	18	20	25	50	41


Anexo 12. Conteo vehicular Av. Sol con Rosario

 MAESTRÍA EN ARQUITECTURA			FICHADA DE OBSERVACIÓN N° 01							
			TITULO DE INVESTIGACIÓN				La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022			AUTOR: Jorge Lenin Gamboa Romero
			VARIABLE				MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE			FO - 001
			PUNTO DE OBSERVACION:				AV. SOL - PUENTE ROSARIO			
DATOS GENERALES										
DIA:			VIERNES							
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLET A	TAX I	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLET A	OTRO	OBSERVACION	
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	650	49	351	98	13			
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	637	46	344	97	10			
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	374	29	188	96	10			
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	373	26	158	94	10			
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	250	25	158	96	8			
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	360	27	183	95	9			
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	738	45	349	110	14			
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	718	41	338	101	15			
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	374	28	155	97	9			
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	350	25	157	95	8			
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	633	45	344	97	10			
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	619	43	342	95	13			
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	664	44	341	99	14			
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	297	26	149	97	5			

DIA:			SABADO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLET A	TAX I	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLET A	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	505	41	189	92	11		
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	509	36	277	91	11		
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	301	23	150	91	11		
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	298	20	140	91	12		
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	239	22	130	93	12		
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	286	25	142	93	13		
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	589	37	280	93	12		
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	576	34	270	91	13		
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	299	26	122	90	8		
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	240	22	140	92	8		
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	599	41	275	91	9		
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	598	35	275	92	11		
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	605	36	272	90	11		
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	225	23	120	94	6		

DIA:			DOMINGO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLET A	TAX I	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLET A	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	265	21	120	64	10		
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	252	21	119	64	9		
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	153	13	88	65	9		
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	152	10	63	61	20		
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	110	11	63	66	10		
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	144	14	73	65	11		
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	295	19	140	70	11		
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	240	18	140	68	10		
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	151	14	61	63	8		
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	111	11	65	64	9		
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	279	23	131	63	9		
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	300	18	126	62	8		
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	260	19	133	61	8		
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	113	12	55	62	8		


Anexo 13. Conteo vehicular Av. Sol con Ayacucho

 ESCUELA DE POSTGRADO UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA			FICHADA DE OBSERVACIÓN N° 01							
			TITULO DE INVESTIGACIÓN				La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022			AUTOR: Jorge Lenin Gamboa Romero
			VARIABLE				MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE			FO - 001
			PUNTO DE OBSERVACION:				AV. SOL - PUENTE ROSARIO			
DATOS GENERALES										
DIA:			VIERNES							
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION	
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	800	60	415	115	15			
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	785	55	406	114	12			
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	455	34	22	112	12			
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	444	31	187	110	13			
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	360	30	188	108	10			
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	435	32	210	110	11			
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	871	54	412	109	17			
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	866	49	399	116	18			
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	450	33	183	115	11			
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	370	33	186	114	10			
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	782	52	406	120	15			
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	788	51	405	110	15			
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	809	52	401	110	16			
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	369	31	180	109	6			

DIA:			SABADO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	109.00	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	628	50	223	111	13		
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	610	43	329	105	13		
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	356	28	178	108	13		
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	355	25	154	115	14		
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	250	26	154	111	14		
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	338	31	170	109	15		
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	696	44	331	110	11		
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	675	42	320	108	12		
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	360	31	145	107	10		
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	285	26	148	109	9		
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	708	50	325	108	11		
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	721	42	325	107	12		
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	715	45	326	108	14		
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	260	30	150	110	7		

DIA:			DOMINGO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	7:00 - 8:00 AM	300	24	106	76	10		
2	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	8:00 - 9:00 AM	298	24	160	76	12		
3	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	9:00 - 10:00 AM	181	15	91	77	11		
4	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	10:00 - 11:00 AM	180	13	80	72	20		
5	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	11:00 - 12:00 PM	150	13	73	79	12		
6	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	12:00 - 13:00 PM	170	17	86	77	13		
7	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	13:00 - 14:00 PM	350	22	166	70	12		
8	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	14:00 - 15:00 PM	340	20	161	80	12		
9	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	15:00 - 16:00 PM	177	17	72	75	12		
10	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	16:00 - 17:00 PM	101	13	75	76	11		
11	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	17:00 - 18:00 PM	329	30	155	75	11		
12	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	18:00 - 19:00 PM	334	21	150	74	12		
13	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	19:00 - 20:00 PM	300	23	157	72	10		
14	AV. SOL - PUENTE ROSARIO	20:00 - 21:00 PM	130	15	66	74	1		


Anexo 14. Censo vehicular Av. Sol con Almagro.

 ESCUELA DE POSTGRADO <small>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</small> MAESTRÍA EN ARQUITECTURA			FICHADA DE OBSERVACIÓN N° 01							AUTOR: Jorge Lenin Gamboa Romero FO - 001	
			TITULO DE INVESTIGACIÓN	La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.							
			VARIABLE	MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE							
			PUNTO DE OBSERVACION:	AV. SOL - ALMAGRO							
DATOS GENERALES											
DIA:			VIERNES								
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLET A	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLET A	OTRO	OBSERVACION		
1	AV. SOL - ALMAGRO	7:00 - 8:00 AM	577	43	303	84	11				
2	AV. SOL - ALMAGRO	8:00 - 9:00 AM	574	41	298	84	9				
3	AV. SOL - ALMAGRO	9:00 - 10:00 AM	333	25	17	80	9				
4	AV. SOL - ALMAGRO	10:00 - 11:00 AM	325	23	137	80	9				
5	AV. SOL - ALMAGRO	11:00 - 12:00 PM	263	22	138	78	8				
6	AV. SOL - ALMAGRO	12:00 - 13:00 PM	323	24	154	80	9				
7	AV. SOL - ALMAGRO	13:00 - 14:00 PM	636	40	301	90	12				
8	AV. SOL - ALMAGRO	14:00 - 15:00 PM	633	36	292	84	12				
9	AV. SOL - ALMAGRO	15:00 - 16:00 PM	330	25	135	85	8				
10	AV. SOL - ALMAGRO	16:00 - 17:00 PM	271	25	136	84	8				
11	AV. SOL - ALMAGRO	17:00 - 18:00 PM	571	39	298	83	9				
12	AV. SOL - ALMAGRO	18:00 - 19:00 PM	575	38	298	82	10				
13	AV. SOL - ALMAGRO	19:00 - 20:00 PM	591	39	299	80	10				
14	AV. SOL - ALMAGRO	20:00 - 21:00 PM	270	23	133	77	5				

DIA:			SABADO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLET A	TAXI	109.00	BICICLET A	OTR O	OBSERVACION
1	AV. SOL - ALMAGRO	7:00 - 8:00 AM	458	37	163	81	3		
2	AV. SOL - ALMAGRO	8:00 - 9:00 AM	436	32	241	74	10		
3	AV. SOL - ALMAGRO	9:00 - 10:00 AM	260	21	130	79	10		
4	AV. SOL - ALMAGRO	10:00 - 11:00 AM	260	19	118	81	11		
5	AV. SOL - ALMAGRO	11:00 - 12:00 PM	212	19	113	81	11		
6	AV. SOL - ALMAGRO	12:00 - 13:00 PM	245	22	125	79	10		
7	AV. SOL - ALMAGRO	13:00 - 14:00 PM	509	33	241	80	8		
8	AV. SOL - ALMAGRO	14:00 - 15:00 PM	490	31	234	77	7		
9	AV. SOL - ALMAGRO	15:00 - 16:00 PM	263	22	106	77	8		
10	AV. SOL - ALMAGRO	16:00 - 17:00 PM	210	19	109	76	7		
11	AV. SOL - ALMAGRO	17:00 - 18:00 PM	490	37	238	76	8		
12	AV. SOL - ALMAGRO	18:00 - 19:00 PM	517	31	238	78	9		
13	AV. SOL - ALMAGRO	19:00 - 20:00 PM	530	33	240	78	10		
14	AV. SOL - ALMAGRO	20:00 - 21:00 PM	188	22	110	55	5		

DIA:			DOMINGO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - ALMAGRO	7:00 - 8:00 AM	218	17	77	55	8		
2	AV. SOL - ALMAGRO	8:00 - 9:00 AM	217	17	118	55	8		
3	AV. SOL - ALMAGRO	9:00 - 10:00 AM	132	11	66	56	9		
4	AV. SOL - ALMAGRO	10:00 - 11:00 AM	120	10	55	53	7		
5	AV. SOL - ALMAGRO	11:00 - 12:00 PM	100	8	54	56	8		
6	AV. SOL - ALMAGRO	12:00 - 13:00 PM	120	10	60	56	8		
7	AV. SOL - ALMAGRO	13:00 - 14:00 PM	250	16	120	50	9		
8	AV. SOL - ALMAGRO	14:00 - 15:00 PM	247	14	117	58	9		
9	AV. SOL - ALMAGRO	15:00 - 16:00 PM	128	15	52	54	7		
10	AV. SOL - ALMAGRO	16:00 - 17:00 PM	100	12	54	55	8		
11	AV. SOL - ALMAGRO	17:00 - 18:00 PM	240	18	112	55	6		
12	AV. SOL - ALMAGRO	18:00 - 19:00 PM	240	15	110	55	6		
13	AV. SOL - ALMAGRO	19:00 - 20:00 PM	220	16	112	50	5		
14	AV. SOL - ALMAGRO	20:00 - 21:00 PM	100	12	48	41	1		

Anexo 15. Censo vehicular Av. Sol con Mantas

 MAESTRÍA EN ARQUITECTURA			FICHADA DE OBSERVACIÓN N° 01						
TITULO DE INVESTIGACIÓN			La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022				AUTOR: Jorge Lenin Gamboa Romero		
VARIABLE			MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE				FO - 001		
PUNTO DE OBSERVACION:			AV. SOL - MANTAS						
DATOS GENERALES									
DÍA:			VIERNES						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - MANTAS	7:00 - 8:00 AM	470	35	255		9		
2	AV. SOL - MANTAS	8:00 - 9:00 AM	486	30	249		8		
3	AV. SOL - MANTAS	9:00 - 10:00 AM	284	20	15	1	8		
4	AV. SOL - MANTAS	10:00 - 11:00 AM	275	18	117		7		
5	AV. SOL - MANTAS	11:00 - 12:00 PM	225	19	118		7		
6	AV. SOL - MANTAS	12:00 - 13:00 PM	275	19	131		6		
7	AV. SOL - MANTAS	13:00 - 14:00 PM	545	29	250		10		
8	AV. SOL - MANTAS	14:00 - 15:00 PM	537	31	245		10		
9	AV. SOL - MANTAS	15:00 - 16:00 PM	279	20	115		9		
10	AV. SOL - MANTAS	16:00 - 17:00 PM	231	20	115		7		
11	AV. SOL - MANTAS	17:00 - 18:00 PM	480	32	250		6		
12	AV. SOL - MANTAS	18:00 - 19:00 PM	500	30	249		7		
13	AV. SOL - MANTAS	19:00 - 20:00 PM	480	32	251		7		
14	AV. SOL - MANTAS	20:00 - 21:00 PM	225	19	112		3		

DIA:			SABADO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	109.00	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - MANTAS	7:00 - 8:00 AM	388	32	144	1	10		
2	AV. SOL - MANTAS	8:00 - 9:00 AM	370	25	200		11		
3	AV. SOL - MANTAS	9:00 - 10:00 AM	221	18	109		8		
4	AV. SOL - MANTAS	10:00 - 11:00 AM	220	16	90		10		
5	AV. SOL - MANTAS	11:00 - 12:00 PM	151	16	95		7		
6	AV. SOL - MANTAS	12:00 - 13:00 PM	220	15	106		11		
7	AV. SOL - MANTAS	13:00 - 14:00 PM	430	33	205		8		
8	AV. SOL - MANTAS	14:00 - 15:00 PM	400	30	199		7		
9	AV. SOL - MANTAS	15:00 - 16:00 PM	220	18	91		7		
10	AV. SOL - MANTAS	16:00 - 17:00 PM	168	16	90		8		
11	AV. SOL - MANTAS	17:00 - 18:00 PM	415	30	202		8		
12	AV. SOL - MANTAS	18:00 - 19:00 PM	430	25	220		8		
13	AV. SOL - MANTAS	19:00 - 20:00 PM	440	25	203		6		
14	AV. SOL - MANTAS	20:00 - 21:00 PM	151	20	94		2		

DIA:			DOMINGO						
N°	NOMBRE DE VIA	HORA	MOVILIDAD PROPIA Y OTROS	MOTOCICLETA	TAXI	TRANSPORTE PUBLICO	BICICLETA	OTRO	OBSERVACION
1	AV. SOL - MANTAS	7:00 - 8:00 AM	209	7	70		8		
2	AV. SOL - MANTAS	8:00 - 9:00 AM	180	14	99		10		
3	AV. SOL - MANTAS	9:00 - 10:00 AM	112	10	57		11		
4	AV. SOL - MANTAS	10:00 - 11:00 AM	110	8	49		12		
5	AV. SOL - MANTAS	11:00 - 12:00 PM	71	10	40		3		
6	AV. SOL - MANTAS	12:00 - 13:00 PM	102	7	53		9		
7	AV. SOL - MANTAS	13:00 - 14:00 PM	210	13	100		8		
8	AV. SOL - MANTAS	14:00 - 15:00 PM	199	12	100		8		
9	AV. SOL - MANTAS	15:00 - 16:00 PM	110	10	45		6		
10	AV. SOL - MANTAS	16:00 - 17:00 PM	60	5	50		7		
11	AV. SOL - MANTAS	17:00 - 18:00 PM	204	10	90		6		
12	AV. SOL - MANTAS	18:00 - 19:00 PM	204	12	90		6		
13	AV. SOL - MANTAS	19:00 - 20:00 PM	180	14	90		5		
14	AV. SOL - MANTAS	20:00 - 21:00 PM	85	8	41		5		

Anexo 16. Fotografías de la investigación (Evidencias)



Uso de la motocicleta



Uso de vías para el estacionamiento de motocicletas; esquina de Calle San Adres y Quera



Aglomeración de vehículos en la plaza central



Plaza de armas del Cusco



Aglomeración de vehículos en la plaza de armas



Uso de calles para estacionamiento, al fondo se estacionan

en la vereda: calle Quera



Calle peatonal: Calle Márquez: gran cantidad de peatones que cruzan la calle heladeros



Uso de estacionamiento en la plaza san Francisco



Casona declarada como patrimonio colapsado: calle Teatro



Casona declarada como patrimonio en mal estado de conservación:
Calle San Bernardo con Calle Márquez



Vivienda a colapsar en Avenida Baja



Pocos lugares con ciclovías, calle afligidos con Avenida el Sol



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CÉSPEDES CÁCERES GINA KATHERINE, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "La movilidad urbana sostenible y su relación con la preservación del Centro Histórico de la ciudad del Cusco - 2022", cuyo autor es GAMBOA ROMERO JORGE LENIN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de %, 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, 19 de Agosto del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CÉSPEDES CÁCERES GINA KATHERINE DNI: 40767231 ORCID: 0000-0002-8163-0930	Firmado electrónicamente por: GCESPEDESCA8 el 19-08-2022 12:18:13

Código documento Trilce: TRI - 0420146