



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO



EVALUACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO

PARA LA GESTIÓN DEL TURISMO A TRAVÉS DE LA

PERCEPCIÓN DEL POBLADOR DE LA CIUDAD DE PUNO 2020

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. ANGELA ROMERO SANCHEZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

LICENCIADA EN TURISMO

PUNO – PERÚ

2022



NOMBRE DEL TRABAJO

**EVALUACIÓN DE LOS COMPONENTES D
EL DISEÑO URBANO PARA LA GESTIÓN
DEL TURISMO A TRAVÉS DE LA PERCEP
CIÓN DEL POBLADOR DE LA CIUDAD DE
PUNO 2020**

AUTOR

ÁNGELA ROMERO SANCHEZ

RECuento DE PALABRAS

23736 Words

RECuento DE CARACTERES

132301 Characters

RECuento DE PÁGINAS

146 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

5.5MB

FECHA DE ENTREGA

Dec 22, 2023 9:19 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Dec 22, 2023 9:21 AM GMT-5

● **14% de similitud general**

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

- 14% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 3% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossr

● **Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Material citado
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)


Dr. Mario Silva Dueñas
DOCENTE
UNA - PUNO


Julio Cesar Sandoz Huayapa
Coordinador de Investigación
de la EP TURISMO



DEDICATORIA

Dedico esta tesis con todo mi corazón a mis padres que fueron, son y serán mi orgullo, mi ejemplo a seguir; su fortaleza, cariño y amor me enseñaron que a lo largo de la vida uno tiene que luchar sin parar hasta cumplir sus objetivos.



AGRADECIMIENTOS

A Dios

Agradezco a Dios por iluminar mi camino en toda esta etapa de mi vida. Por permitirme terminar mi carrera profesional y dar un paso más para lograr todos mis objetivos.

A Mis Maestros

Agradezco a los Docentes de la prestigiosa Escuela Profesional de Turismo de la Facultad de Ciencias Sociales-UNA-Puno que me brindaron su conocimiento y aportaron a mi desarrollo personal como profesional; Ellos que día a día dan su mejor esfuerzo para brindar una educación de calidad e impartir valores que son fundamentales a la hora de desempeñarse como futuro de la sociedad.

A Mis Padres

Agradezco a mis padres por haberme dado educación, un hogar donde crecer, desarrollarme, aprender y donde adquirí valores que hoy en día definen mi vida. Benjamin Romero Dueñas y Daniela Sanchez Cuarite; su apoyo incondicional, sus consejos y su guía fueron el pilar fundamental para mi desarrollo, los amo con todo mi ser.



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

RESUMEN 15

ABSTRACT..... 16

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... 18

1.2. FORMULACION DE PROBLEMA 19

1.2.1. Problema General 19

1.2.2. Problemas Específicos 19

1.3. HIPOTESIS DE LA INVESTIGACIÓN 19

1.3.1. Hipótesis General 19

1.3.2. Hipótesis Especifica 19

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO..... 20

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION..... 21

1.5.1. Objetivo General 21

1.5.2. Objetivos Específicos 21

CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN 22



2.1.1. A Nivel Internacional.....	22
2.1.2. A Nivel Nacional	29
2.1.3. A Nivel Local.....	30
2.2. MARCO TEORICO	33
2.2.1. Fundamentos para la Aplicabilidad de la Ordenación del Territorio en Destinos Turísticos.....	33
2.2.2 Diseño Urbano para el Desarrollo Turístico	35
2.2.4. La Arquitectura del Destino Turístico	39
2.2.5. Imagen del Destino desde la Perspectiva del Turista.....	39
2.3. MARCO CONCEPTUAL	41
CAPÍTULO III	
MATERIALES Y MÉTODOS	
3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.....	45
3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO	45
3.3. UNIDADES DE ANÁLISIS	45
3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO	46
3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO.....	46
3.6. PROCEDIMIENTO.....	47
3.7. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN.....	47
3.7.1. Variables	47
3.7.2. Operacionalización.....	48
3.8. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....	49
3.8.1. Tipo de Investigación.....	49
3.8.2. Método de la Investigación	49
3.8.3. Diseño de la Investigación: No Experimental.....	49



3.8.4. Técnicas e Instrumentos.....	49
3.9. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.....	50
CAPÍTULO IV	
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	51
4.1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO PARA LA GESTIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE PUNO	51
4.1.1. Sistema Edificio	51
4.1.2. Sistema de Espacios Abiertos	53
4.1.2.1. Espacios Públicos Pasivo	53
4.1.2.2. Espacios Publicos Activos.....	55
4.1.3. Sistema Vial	58
4.2. EVALUACIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE LOS POBLADORES SOBRE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO DE LA CIUDAD DE PUNO	70
4.3. PROPUESTA DE PRINCIPALES ACCIONES PARA MEJORAR LA GESTIÓN DEL TURISMO A TRAVÉS DE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO	94
4.3.1. Ciclovías.....	94
4.3.2. Uso Mixto de Áreas Publicas.....	96
4.3.3. Espacios Públicos Verdes	98
4.3.4. Edificios “verdes”	107
4.3.5. Cableado Subterráneo	109
4.3.6. Energías Renovables	112
4.3.7. El Color en las Ciudades	114



4.3.8. Contenedores Subterráneos.....	118
V. CONCLUSIONES	123
VI. RECOMENDACIONES	125
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	126
ANEXOS.....	131

ÁREA : Ciencias Sociales

TEMA: Gestión del Turismo.

FECHA DE SUSTENTACIÓN: 22 de diciembre del 2022.



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	La ciudad como sistema de múltiples relaciones.....	36
Figura 2.	Pirámide de Equipamiento Urbano.....	36
Figura 3.	Propuesta del modelo teórico.	41
Figura 4.	Vivienda en Jr. Lambayeque.	51
Figura 5.	Tipos de Edificios y Materiales.	53
Figura 6.	Parque Pino.....	55
Figura 7.	Plaza de Armas.	55
Figura 8.	Estadio de Enrique Torres Belón.....	57
Figura 9.	Análisis de Áreas verdes y espacios Públicos.	57
Figura 10.	Identificación de Barrios.	58
Figura 11.	Identificación de Barrios	59
Figura 12.	Carga vehicular.....	60
Figura 13.	Red básica.....	61
Figura 14.	Red local.	62
Figura 15.	Red básica(M3/L2).....	64
Figura 16.	Feria Temporal.	65
Figura 17.	Calles en Laderas.....	66
Figura 18.	Calles en zonas llanas.	67
Figura 19.	Calles M2/L3 y M1/L2.....	67
Figura 20.	Calles M1/L3.	68
Figura 21.	Escaleras (peatonal).....	69
Figura 22.	Las casas de la ciudad de Puno le parecen bonitas.....	70
Figura 23.	Los colores de las fachadas de las casas son agradables.	71
Figura 24.	El mobiliario del centro de la ciudad es adecuado.	72



Figura 25.	Los establecimientos comerciales le parecen ordenados.....	73
Figura 26.	El área verde de su domicilio equivale al 30% aproximadamente.....	74
Figura 27.	El tamaño de los parques de la ciudad es adecuado.	75
Figura 28.	Le parece suficiente los parques para niños en la ciudad de Puno.....	76
Figura 29.	Se visualiza suficientes áreas verdes en la ciudad.....	77
Figura 30.	Son suficientes los parques deportivos en la ciudad de Puno.	78
Figura 31.	Los parques de la ciudad de Puno son suficientes.....	79
Figura 32.	Puno es una ciudad ordenada.	80
Figura 33.	El tamaño de las calles del centro de Puno es adecuado.	81
Figura 34.	Te gusta que las calles de la ciudad de Puno sean estrechas.	82
Figura 35.	El comercio obstaculiza las vías de tránsito en la ciudad.....	83
Figura 36.	Creer que existe una correcta señalización para el transporte.....	84
Figura 37.	Piensas que la ciudad de Puno cuenta con suficientes semáforos.	85
Figura 38.	Existen demasiados automóviles en la ciudad de Puno.....	86
Figura 39.	Prefiere el uso de ciclovías.	87
Figura 40.	Puno tiene paisajes bonitos.....	88
Figura 41.	Te gusta el estado actual de la bahía del lago Titicaca.....	89
Figura 42.	Considera que se deben construir edificios eco amigables.....	90
Figura 43.	Puno es una ciudad ecológica.....	91
Figura 44.	De manera general le parece agradable la ciudad de Puno.....	92
Figura 45.	Evaluación general de los elementos del diseño urbano de la ciudad de Puno.....	93
Figura 46.	Ciclovías en Puno.....	94
Figura 47.	Ciclovías en Puno.....	95
Figura 48.	Copenhague, Dinamarca, vía Flickr.....	95



Figura 49. Parque Daniel Alcides Carrión en Puno, Perú.....	96
Figura 50. Barrio Lastarria, Santiago.....	98
Figura 51. Av. Costanera-Puno.....	99
Figura 52. Av. Costanera-Puno.....	100
Figura 53. Av. Costanera-Puno.....	101
Figura 54. Av. Costanera-Puno.....	102
Figura 55. Av. Costanera-Puno.....	103
Figura 56. Av. Costanera-Puno.....	104
Figura 57. Av. Costanera-Puno.....	105
Figura 58. Bahía del lago Titicaca en Puno, Perú.....	106
Figura 59. Parque Fluvial Renato Poblete, Santiago.	106
Figura 60. Hotel B3 Virrey, Colombia-Bogotá.....	108
Figura 61. Av. Simón Bolívar- Cableado Subterráneo en Puno, Perú.....	109
Figura 62. Av. Simon Bolivar- Cableado Subterráneo en Puno, Perú.....	110
Figura 63. Jr. Lima, Cableado Aéreo en Puno, Perú.....	110
Figura 64. Bahía del lago Titicaca-Paneles fotovoltaicos en Puno, Perú.	112
Figura 65. Paneles Fotovoltaicos, Banco de Desarrollo de Asia.	113
Figura 66. Vista Panorámica-Ciudad de Puno, Perú.....	114
Figura 67. Old San Juan, San Juan, Puerto Rico.	115
Figura 68. Reconstrucción 3D-Parque Pino en Puno, Perú.	116
Figura 69. Renovación 3D-Jr. Lima en Puno, Perú.	117
Figura 70. Terminal Terrestre-Contenedores de Basura en Puno, Perú,2021.....	120
Figura 71. Jr. Los Incas-Contenedores de Basura en Vía de tránsito peatonal vista de Dia en Puno, Perú, 2021.	121



Figura 72. Jr. Los Incas-Contenedores de Basura en Vía de tránsito peatonal vista de Noche en Puno, Perú, 2021.	121
Figura 73. Lucerne; Suiza. juegos delante de las papeleras, 2011.....	122



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Modalidades de observación.....	45
Tabla 2. Muestreo Aleatorio Simple	46
Tabla 3. Operacionalización de variables de la investigación	48
Tabla 4. Indicadores de evaluación y análisis de los resultados.	50
Tabla 5. Cantidad de Edificios y Materiales.	52
Tabla 6. Población y Barrios.....	54
Tabla 7. Cantidad de Edificios y Materiales.	56
Tabla 8. Características de la Población	119
Tabla 9. Generación de residuos sólidos múltiples.....	120



ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

- PDU:** Plan de Desarrollo Urbano.
- POT:** Plan de Ordenamiento Territorial.
- OMT:** Organización Mundial del Turismo.
- IPSOS:** Institut de Publique Sondage d'Opinion Secteur.
- INEI:** Instituto Nacional De Estadística E Informática.
- ONU:** Organización de Naciones Unidas.
- GEO:** Grupo Especial de Operaciones.
- SOCIMIS:** Sociedades Anónimas Cotizadas De Inversión Inmobiliaria.
- MNCARS:** Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía.
- CASBEE :** Comprehensive Assessment System for Building Environmental Efficiency.
- LEED:** Leadership in Energy and Environmental Design.
- BREEAM:** Building Research Establishment Environmental Assessment Method.
- PMUS:** Plan de Movilidad Urbana Sostenible.



RESUMEN

El objetivo principal de la investigación fue evaluar los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno, la metodología empleada fue de tipo descriptivo correlacional con el fin de explicar el problema que en términos generales es, qué percibe el poblador de la ciudad de Puno acerca del diseño urbano de la ciudad para promover la gestión del turismo, los resultados esperados serán la descripción de las principales características de los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno, el conocimiento de la influencia de los componentes del diseño urbano a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno, proponer acciones principales para mejorar los componentes del diseño urbano y promover una adecuada gestión del turismo, conclusiones que permitieron aportar al diagnóstico sobre el estado del diseño urbanístico desde la perspectiva del anfitrión o poblador local y sus posibles soluciones para incrementar la demanda de turistas a la ciudad de Puno, la conclusión principal fue que la ciudad de Puno tiene un gran potencial turístico para convertirse en el primer destino turístico más visitado a nivel Nacional e Internacional; además de poseer el lago navegable más alto del mundo, cuenta con una variedad de culturas, tradiciones y danzas únicas en su clase. El adecuado tratamiento de las Edificaciones, Áreas Públicas, calles, transporte y paisaje en general con un enfoque ecológico integral podrá incrementar la demanda de turistas a la ciudad de Puno.

Palabras Clave: Evaluación, diseño urbano, percepción, turismo.



ABSTRACT

The main objective of the research was to evaluate the components of urban design for tourism management through the perception of the population of the city of Puno, the methodology used was of a descriptive correlational type in order to explain the problem that in general terms is, what the inhabitants of the city of Puno perceive about the urban design of the city to promote tourism management, the expected results will be the description of the main characteristics of the components of the urban design of the city of Puno, the knowledge of the influence of the components of urban design through the perception of the population of the city of Puno, propose main actions to improve the components of urban design and promote adequate management of tourism, conclusions that allowed to contribute to the diagnosis on the state of design urban planning from the perspective of the host or local resident and its possible solutions to increase Based on the demand of tourists to the city of Puno, the main conclusion was that the city of Puno has a great tourist potential to become the first most visited tourist destination at a national and international level; In addition to having the highest navigable lake in the world, it has a variety of cultures, traditions and dances that are unique in its class. The proper treatment of buildings, public areas, streets, transportation and landscape in general with a comprehensive ecological approach may increase the demand of tourists to the city of Puno.

Keywords: Evaluation, urban design, perception, tourism.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

La importancia del estudio radica en conocer la percepción del poblador local de Puno sobre el diseño urbano de la ciudad para proponer acciones que permitan mejorar desde la gestión local la presentación de la ciudad para acrecentar la calidad de vida de la población y mejorar la imagen de la ciudad frente a los visitantes, considerando que los destinos turísticos a nivel nacional e internacional tienen características propias respecto del cuidado del medio ambiente y mejoramiento continuo de los espacios verdes, cuidado en el ornato de las casas, tráfico adecuadamente gestionado, áreas de recreación definidas y cuidadas, con lo que la estadía de los turistas se prolonga y juega un papel importante en la recomendación para visitar un lugar turístico influyendo fuertemente en la demanda de visitantes hacia el destino, a través del análisis del proyecto se deben aplicar los métodos adecuados para resolver las preguntas de la problemática; Esto, permitirá tomar mejores decisiones a los gestores de la municipalidad de Puno, será la pauta metodológica para futuros investigadores, se aprovechará como material de lectura y referencia bibliográfica; De esa manera, lograr el objetivo general de investigación que es evaluar los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno, y los objetivos específicos que son: Describir las principales características de los componentes del diseño Urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno, Evaluar la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno y Proponer las principales acciones para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano.



1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Desde años atrás las autoridades de la ciudad de Puno han intentado implementar acciones para mejorar el aspecto urbano de la ciudad. Con poco éxito. Desde la participación del comité Municipal (2003-2006) que desarrollo obras de trascendencia para el Turismo como el mirador del Puma, Condor wasi, el malecón ecoturístico entre otros. Pocos e incluso contados son las autoridades que tomaron conciencia sobre la capacidad de Puno como atractivo turístico a nivel nacional y mundial. Pero ninguno de ellos le da interés al aspecto visual de la ciudad, a la perspectiva desde el punto de vista del mismo poblador. El sistema edilicio, el aspecto medioambiental y las energías renovables. No pueden estar ajenas al interés de las autoridades Regionales/Municipales, Empresas Públicas/Privadas y ciudadanos en general.

Cabe destacar que las Empresas Turísticas; son las principales beneficiadas económicamente hablando, Sin embargo, muchas de estas no toman ninguna acción en beneficio del desarrollo del turismo en la ciudad. De igual manera y en diferente escala el beneficio del turismo se visualiza en todo en panorama Puneño, desde un trabajador ambulante hasta las grandes cadenas hoteleras.

Parece ser que el desinterés de las autoridades, por la implementación de decretos Municipales y de los mismos pobladores por la escasa concientización son un punto crítico para el desarrollo urbano a favor del turismo. Ya que es necesario el correcto mantenimiento del sistema edilicio, de residuos, transporte, etc. Sin ello el progreso económico, social, ambiental e incluso cultural y la buena imagen del sector urbano irán en decadencia. A sabiendas que los ítems planteados son fundamentales para el Turismo.



1.2. FORMULACION DE PROBLEMA

1.2.1. Problema General

Todas las razones que se han expuesto son suficientes para tomar como desafío el desarrollo de la presente investigación y la formulación de las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son los componentes del diseño urbano para la evaluación de la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno?

1.2.2. Problemas Específicos

- ✓ ¿Cuáles son las principales características de los componentes del diseño Urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno?
- ✓ ¿Cuál es la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno?
- ✓ ¿Qué acciones son las principales para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano?

1.3. HIPOTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Hipótesis General

Los componentes del diseño urbano influyen en la gestión del turismo evaluados a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno.

1.3.2. Hipótesis Específica

- ✓ Las principales características de los componentes del diseño Urbano permitirá que mejore la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno.
- ✓ La Evaluación a través la percepción de los pobladores influye sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno.



- ✓ La propuesta plantea las principales acciones que permitirán mejorar la gestión del turismo a través de trabajos conjuntos entre organizaciones como el Municipio de Puno, la DIRCETUR y el Gobierno Regional considerando los componentes del diseño urbano.

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La importancia del estudio radica en conocer la percepción del poblador local de Puno sobre el diseño urbano de la ciudad para proponer acciones que permitan mejorar desde la gestión local la presentación de la ciudad para mejorar la calidad de vida de la población local y mejorar la imagen de la ciudad frente a los visitantes, considerando que los destinos turísticos a nivel nacional e internacional tienen características propias respecto del cuidado del medio ambiente y mejoramiento continuo de los espacios verdes, cuidado en el ornato de las casas, tráfico adecuadamente gestionado, áreas de recreación definidas y cuidadas, con lo que la estadía de los turistas se prolonga y juega un papel importante en la recomendación para visitar un lugar turístico influyendo fuertemente en la demanda de visitantes hacia el destino, a través del estudio se debe responder a las siguientes interrogantes: ¿Cuál es la Influencia de los componentes del diseño urbano en la demanda del turismo receptivo de la ciudad de Puno? y de manera específica: ¿Cuáles son las principales características de los componentes del diseño urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno?, ¿Cuál es la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno? y ¿Qué acciones son las principales para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano?, respuestas que permitirán tomar mejores decisiones a los gestores de la municipalidad de Puno, metodología para futuros investigadores y como material de lectura y referencia bibliográfica.



1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.5.1. Objetivo General

Evaluar los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno.

1.5.2. Objetivos Específicos

- ✓ Describir las principales características de los componentes del diseño Urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno
- ✓ Evaluar la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno
- ✓ Proponer las principales acciones para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano.



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1. A Nivel Internacional

El proyecto de renovación urbana en Guayaquil ha sido reconocido nacional e internacionalmente (premio de la ONU en 2004). Este es un modelo exitoso del gobierno local principalmente por el resurgimiento del sector turístico y de servicios asociados a dicha industria, y aunque articulado tal reconocimiento bajo la retórica de las bondades del nuevo orden establecido en las calles intervenidas también por la efectividad de la limpieza sociológica emprendida con el consecuente desplazamiento de actores del sector informal de la economía principalmente y otras formaciones sociales desprotegidas. Las mayores obras de renovación tuvieron lugar originalmente en el centro de la ciudad, el mismo que está situado a las riberas del Río Guayas. (Andrade, 2006).

En este artículo se analizan las políticas del turismo urbano dentro de las dos primeras potencias del turismo internacional, Francia y España. En ambos casos, aparece el propósito que los actores públicos locales asignan a sus políticos turísticos y las estrategias que comienzan, teniendo en cuenta que el turismo de las ciudades adquiere una importancia creciente en unas pocas sociedades cada vez más urbanizadas y que la preocupación por lo político El turismo urbano es un fenómeno relativamente reciente. El turismo refuerza su papel como motor del desarrollo local, del cambio funcional y de la interacción social. A partir de los años 90, la intensificación de los cambios económicos, la afirmación del poder urbano en el marco de la descentralización del Estado y la transformación de la cultura en fenómeno de



masas estimulan el turismo urbano. Hoy, todas las ciudades atacan al turismo político y el turismo es una de las principales preocupaciones de los responsables de la gestión local. (Violier & Martín, 2007)

La ciudad se ha desarrollado en las últimas décadas en un componente fundamental dentro de las estrategias de marketing urbano y, especialmente, en las políticas que la han tomado como un elemento diferencial, que permite promover a los destinos turísticos. La tematización se ha convertido en un componente de desarrollo social, sea asociada al valor patrimonial (centros históricos o conjuntos monumentales) o a los polos de creación y producción artística (distritos culturales); así como a la promoción de mega eventos culturales, ya sean específicos (capitales culturales, foros de la cultura, entre otros), o asociados a distintos acontecimientos (exposiciones). La investigación explora diferentes experiencias y casos en el mundo, sobre cómo el patrimonio y la cultura se convierten en el pilar básico de la dinámica de las ciudades, porque las actividades turísticas requieren el fortalecimiento, propaganda y promoción cultural de los distintos destinos turísticos. (“La tematización de las ciudades: el uso de los distintos ejes culturales en las estrategias de desarrollo local y promoción del turismo urbano,” 2004)

El conjunto visible de la ciudad conforme a su imagen se fundamenta principalmente en la infraestructura del mismo, es un integrante esencial para el turismo cultural inclinado a los núcleos urbanos. La cultura ha contribuido en extremo a dar origen a algunas de estas imágenes y las que ha contribuido el Romanticismo figuran entre las más valiosas. En este artículo se repasan las características paisajísticas de la versión romántica de Toledo a través de los relatos de viajeros entre 1830 y 1870. La importancia de estas imágenes se inserta en el patrón actualmente



utilizado por el turismo, y en la carencia de autenticidad de algunas de las propuestas para la gestión de las actividades turísticas. (“La Imagen en el Turismo Urbano: Revisitando el Toledo Romántico,” 2011)

La influencia del turismo ha causado un auge en las últimas décadas, presentando unas cifras que crecen de manera exponencial. De esta manera, puede considerarse una de las principales actividades económicas, básicamente por su alcance para crear riqueza. Entre las tipologías más importantes del turismo, y probablemente la que no es muy estudiada, se encuentra el turismo urbano o turismo de ciudad. Cabe destacar, que las ciudades concentran distintas actividades como en la económica, política y sociedad. Tales resultados, han sido plasmados en espacios lúdicos que constituyen un espacio único. Las políticas de movilidad sostenible pueden articular la accesibilidad, el correcto y sencillo desplazamiento del turista. Así mismo, que va descubriendo los principales atractivos de toda la ciudad. Por ello, es fundamental la planificación urbana de la Administración Pública, convirtiéndose los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la herramienta de planificación primordial que integra los esfuerzos en esta dirección. En esta investigación se han analizado los PMUS de ocho ciudades españolas y latinoamericanas para corroborar el nivel de gestión y desarrollo de medidas de movilidad sostenible importantes para la gestión turística urbana. (Falcón, Tacoronte, & Santana, 2016)

Arquitectura y sociedad forman un conjunto. Así mismo, el hombre como ser social plasma valores y emociones a las obras arquitectónicas y urbanas en el proceso tanto desde su concepción hasta su ejecución y uso. En otras palabras, hay una base social en el desarrollo del Diseño Arquitectónico y Urbano, pues toda edificación tiene que satisfacer las necesidades del ser humano y es creada por él. De ahí que las obras



arquitectónicas y urbanas sean un pilar para el desarrollo de las ciudades y la identidad de un determinado sector y sea de prioridad su conservación porque forma parte de la historia viva para las presentes y futuras generaciones. Conocer el patrimonio Urbano de las distintas naciones es una de las motivaciones fundamentales de los hombres para desplazarse en el mundo contemporáneo. De este modo, el turismo urbano constituye una opción sustentable para la conservación de las ciudades; no obstante, implica el orden y planificación del atractivo turístico, integrante fundamental para su desarrollo económico. (Chaos Yeras, 2006)

La investigación sobre competitividad se ha desarrollado desde nuevos contextos, como, por ejemplo, el rumbo que ha tomado la competitividad hacia los destinos turísticos, lo que ha provocado cambios significativos en términos económicos. Este artículo tiene como principal objetivo investigar la relación entre un plan de desarrollo urbano y la competitividad de los destinos turísticos, dos conceptos que se reflejan directamente en el desarrollo de las ciudades tanto económico como social. La metodología busca, a través de una revisión bibliográfica, averiguar los modelos para medir la competitividad e identificar la relación de un plan de desarrollo urbano y el turismo. La investigación confirma la estrecha relación directa del esquema urbano con cuatro de los seis modelos de competitividad de los destinos turísticos analizados. (Domareski Ruiz & Gândara, 2013)

Acapulco es un destino turístico conocido internacionalmente que enfrenta agudos problemas sociales, ecológicos y de apropiación de espacios, cuya probable solución no deviene una necesidad que se pueda solucionar fácilmente. En esta investigación se consideran distintas características como: La ocupación del espacio ecológico por la afluencia del turismo y sus consecuencias sobre el impacto en la flora



y fauna del lugar. Así mismo la decadencia ambiental. Un hallazgo importante de esta investigación es la marcada correlación entre la expansión física del turismo y la de la densificación urbana, lo que ha producido el deterioro de áreas naturales protegidas, en específico en las zonas altas de las bahías de Acapulco y Puerto Marqués. (Carrascal Galindo & Pérez Villegas, 1998)

Desde que comenzó el turismo de masas en los años sesenta, el turismo ha ido creciendo exponencialmente. Actualmente, España, Estados Unidos y Francia ocupan los primeros puestos de la estadística de llegadas; no obstante, el palmarés de la economía turística ofrece un bagaje extraordinario de destinos turísticos. Estados Unidos y Japón son las primeras potencias mundiales, y Alemania tiene la más grande industria turística de la Unión Europea. China está consolidando su turismo y apunta grandes expectativas para su futuro. El turismo de playa en un ambiente caluroso sigue siendo lo más demandado; Así mismo, las tendencias de posibilidades futuras apuntan hacia una demanda turística en el ámbito urbano y cultural de viajes ocio cortas, caras y en destinos exóticos. (Aramberri, 2006)

La turistificación ha pasado por un proceso en donde las ciudades y las políticas de incentivo a las inversiones inmobiliarias extranjeras han potenciado nuevas lógicas urbanísticas, todas ellas asociadas a la gentrificación. Para ello, ha sido decisivo el incremento de la demanda de habitaciones urbanas de alquiler para los turistas y la actuación de las empresas Inmobiliarias que en el afán de incrementar sus fortuna han impulsado proyectos que cambian la morfología urbana y social de los principales barrios en las ciudades turísticas, Ignorando las necesidades de sus vecinos, privatizando y masificando los espacios públicos solo por el beneficio económico,



Darle prioridad solo a la vivienda y no al espacio urbano implica deformar la imagen de una ciudad. (“Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan?” 2019)

El turismo cultural posee la imagen de ser un tipo de turismo asociado a las ciudades y que atrae a turistas independientes, adecuadamente formados, con alto nivel adquisitivo, y por ello es un turismo que no plantea serias amenazas para las ciudades. No obstante, la alta demanda de vacaciones más frecuentes y más cortas y en peculiar de fin de semana, ha producido que el turismo se convierta a veces en turismo de masas y de tal manera una amenaza para el desarrollo sostenible del destino turístico. De igual manera, desde el estudio de la sociología y el postmodernismo como teoría, esta investigación doctoral pretende estudiar las dimensiones del desarrollo sustentable del turismo cultural contemporáneo en las urbes de Valencia y Madrid y su alianza con el entorno del medio ambiente urbano. Para ello, se ha desarrollado un cuestionario con una muestra de 400 encuestas (200 personas en Valencia y 200 en Madrid) que han sido realizadas en el Museo Reina Sofía MNCARS, localizado en Madrid Capital, y en el Instituto Valenciano de Arte Moderno, IVAM, establecido en la villa de Valencia, para analizar las motivaciones, imágenes, perfiles socio-demográficos, opiniones, concienciación ambiental, y modelos de consumo de los turistas culturales, nacionales y extranjeros, que visitan Madrid y Valencia y que están interesados en la trivio contemporánea. Los resultados encontrados en la presente investigación indican que los turistas culturales contemporáneos en España, son generalmente personas adecuadamente formadas culturalmente, con trabajos de prestigio, altos ingresos, vigorosamente concienciados con el entorno medio ambiente, aunque hay que mencionar que no todos los visitantes de intereses cultural son turistas culturales, pues el nivel de motivación cultural varía ostensiblemente de un visitante a otro y de un territorio a otro. (De Esteban, 2006)



El nuevo urbanismo o urbanismo sustentable, es una forma contemporánea de planificar las ciudades sustentables con respecto a los aspectos urbanos. La planificación ecológicamente responsable es un instrumento muy útil en el diseño de Arquitectura Sustentable, por tanto, en el urbanismo sustentable o nuevo urbanismo, todavía se toma como pilar la planificación ecológicamente responsable, en dirección al ámbito urbano. La mayor cantidad de las ciudades importantes contemporáneas son metrópolis que se han desarrollado de forma desorganizada, y han dejado a su vez, la identidad que en épocas anteriores las caracterizaba, también de su funcionalidad y su estética. El urbanismo sustentable integra aspectos de orden, estética, sustentabilidad y funcionalidad de las ciudades para otorgarles a sus habitantes o usuarios un máximo calidad de vida para toda la población. Por tanto, el nuevo urbanismo es una actual forma de planificar las ciudades en el mundo, y en México no es la excepción. (Hernández Moreno, 2008)

En los últimos años, son numerosos los acuerdos, legislaciones y directivas que se han aprobado para obtener un desarrollo sostenible del crecimiento urbano. Sin embargo, es importante concretarlos desde la planificación urbana y del ordenamiento territorial para que las decisiones estén aceptablemente argumentadas y sean siempre las adecuadas a cada medio (físico, ambiental, paisajístico y socioeconómico). La bioclimática en el urbanismo establece las claves para lograr que las ordenaciones estén integradas en su entorno, se gestionen eficazmente los recursos naturales y faciliten una mejor calidad de vida a la población. En este sentido, La presente investigación proporciona, a los profesionales relacionados con la planificación, el urbanismo y el ordenamiento territorial una metodología adecuada que permite encarnar los objetivos del desarrollo sostenible en cualquier intervención urbana o planificación territorial. (Higueras, 2006)



2.1.2. A Nivel Nacional

Chincheró como varios de los otros pueblos que forman parte del circuito del valle sagrado se desarrollaron sobre cimientos de asentamientos incas donde se observa que una de las características particulares era la integración que tenía lo natural, cultural y urbano proyectando una litografía turística y típica. Y considerando que el panorama turístico es un motivo central para allegar a ser competitivos en la variante mercado turístico. Sin embargo, con el correr de los años, se desencadenó un crecimiento urbano positivo sin ningún tipo de planificación alterando el paisaje, desarrollando nuevas actividades económicas, cambiando el uso del suelo, modificando las tipologías arquitectónicas tradicionales y perdiendo las características particulares de cada lugar. Por lo que surge el concepto del reordenamiento territorial como una respuesta para restablecer la litografía turística de los espacios en la zona monumental de Chincheró. (Torres, 2017)

Los pueblos jóvenes carecen de una sólida identidad sociocultural predominante, exhiben el desequilibrio social y territorial, exponen en sus espacios públicos la problemática urbana y evidencian la carencia de un plan competente de desarrollo sostenible de las ciudades. La presente investigación plantea un proceso metodológico de diseño de una variedad de espacios públicos como principal catalizador de desarrollo urbano sociocultural sostenible, fundamentado en el Proyecto Urbano Arquitectónico de un Parque Biblioteca Pública Municipal para el Distrito de Cerro Colorado. Modelo que como especialistas en construcción de la trama urbana y social permite el origen de una red interconectada, que en cada área se transforme según su identidad sin olvidar su rol catalizador con un punto focal, sinérgico y solidario. (Ancco y Corrales, 2018)



La calidad de vida depende del urbanismo para que las ciudades prosperen. Así este análisis es sustancioso porque permite dar énfasis a la calidad de los espacios que configuran la ciudad del Cusco y conocer la causa de los problemas de seguridad, salud y sostenibilidad de dicha ciudad. Igualmente, esta investigación es sustanciosa para los planificadores urbanos, autoridades locales, regionales y nacionales, para que se entienda que las ciudades deben planificarse en función a la densidad urbana; de esa manera, satisfacer las necesidades de la ciudadanía. (Tupayachi, 2019)

La finalidad de la presente investigación es desarrollar un proyecto de intervención urbana en el espacio que ocupa el aeropuerto Alejandro Velasco Astete del Cusco aprovechando su traslado, el cual representa una zona de gran importancia urbano, ambiental y social de gran envergadura en el contexto social, por su localización y dimensión; donde se propone plasmar principalmente un gran diseño de espacios verdes a escala metropolitana que le falta a la ciudad, el cual resulta necesario para conseguir la sostenibilidad, que a su vez sea un lugar de recepción para la interacción socio ambiental, complementado con la infraestructura cultural, recreacional, comercial y ambiental necesarios para una ciudad contemporánea, proponiendo vías amplias y arborizadas priorizando al peatón, articulando la trama urbana, logrando un tratamiento paisajístico arquitectónico, mediante la inserción de grandes bosques urbanos y diseños naturales, ya que la ecología juega un papel decisivo en la logística del desarrollo sostenible. (Reinoso, 2014)

2.1.3. A Nivel Local

Los resultados de la presente investigación son los siguientes: El 27.8% de los funcionarios municipales encuestados aseveran entender la ley N° 28495. Ley que promociona el desarrollo sostenible de servicios turísticos en los bienes inmuebles;



Así mismo, 46.7% de los funcionarios municipales encuestados afirma que hay intenciones de implementar un plan estratégico turístico local para Puno, como una herramienta esencial para la gestión turística en los municipios; el 27.8% de los encuestados afirma que es fundamental ser competentes trabajando en la subgerencia de turismo. El 43,5% considera como esencial la negociación oportuna de conflictos sociales como huelga, paro, etc. El 30,6% considera como importante que existan auditorías turísticas ambientales, en temas de contaminación del suelo, agua, aire; como también, en el aspecto visual, y demás indicadores y el 32,9% considera como un elemento importante para la economía promocionar y crear convenios con las inversiones privadas para el beneficio del mercado turístico local. (Chambilla,2018)

Los resultados mostraron que Puno como destino turístico se encuentra en la etapa de madurez, etapa decisiva para la decadencia o renacimiento de acuerdo al patrón de curva con indicadores que describen el tiempo y arribo de turistas. a favor del desarrollo sostenible, en el pilar social dentro del aspecto urbano el 77% afirmó que el turismo sí genera ocupación de empleo, entretanto tanto que el 53% necesita de otra actividad de sustento económico. Además, otro punto crítico se observa en los conflictos sociales donde el 47% propuso diálogo. En el aspecto económico, el 60% opinó que el turismo es una actividad económica rentable. En el ambiental, según la percepción del ciudadano sobre el lago Titicaca el 57% opinó que la alternativa de solución está en ejecutar y elaborar un plan de descontaminación. Las estrategias para el desarrollo sostenible son: la implementación de nuevas tecnologías como el teleférico, énfasis en la textilería de Taquile, desarrollar el proyecto agroecológico en Amantani, turismo de aventura en Lanchón. (Poma, 2019)



En este artículo se desarrolla una propuesta de rehabilitación urbana a través de la implementación del mobiliario urbano, se propone una variedad de mobiliario en las diferentes modelos para revitalizar el espacio público, y conforme un lugar de esparcimiento apto para todo público, una zona de intercambio y desarrollo para las actividades recreativas, artísticas, culturales y turísticas del sector, se ha ramificado el sitio de intervención en tres zonas debido al estudio de uso de suelo y actividades que la conforman, se prioriza al peatón para el uso de vías y ciclovías que une las tres zonas y al mismo tiempo se une en una transición de color para que el ciudadano tenga una experiencia visual excepcional, por tanto, se realizó un estudio, diagnóstico y análisis urbano, así como los respectivos planos de Diseño arquitectónico, al ser de grandes magnitudes el área de intervención se ha realizado una maqueta 3D para su respectiva visualización. (Palao, 2018)

El paisaje forma parte fundamental del entorno urbano, las áreas verdes terminan siendo una necesidad, no solo física si no también espiritual y hasta intelectual, con el fin de mejorar la calidad de vida, lo que se busca con la presente investigación es lograr la armonización de la arquitectura con la biodiversidad y su contexto social, es asimismo dialogo con el medio ambiente, la degradación del paisaje producida por la industrialización, urbanización y densidad, entre otros fenómenos asociados a la inminente densificación de la ciudad. La propuesta de renovación urbana implica el desarrollo de la imagen urbana, es asimismo la adaptación de la misma arquitectura sostenible a su entorno, y la recuperación de espacios mediante su jerarquización. (Portillo y Vargas, 2017)



2.2. MARCO TEORICO

2.2.1. Fundamentos para la Aplicabilidad de la Ordenación del Territorio en Destinos Turísticos

El objetivo general del ordenamiento territorial es establecer una propuesta de diseño urbano para las ciudades, aquella que se considere más adecuada desde la administración pública responsable de la actuación, y por ello sujeta distintos ideales acerca de cuál es la organización territorial resultante que mejor responda a la expectativa de la población. Como objetivos más concretos, se otorga mayor importancia a los usos de suelo y a la determinación de las estructuras y sistemas territoriales del espacio o, precisando aún más, hoy se tiende a reflexionar que el punto fundamental de la planificación tiene que orientarse al ordenamiento de las infraestructuras territoriales (de comunicación, energéticas, de suministro, gestión de residuos, depuración de aguas, etc.), por una parte, y a la coordinación de los distintos planes de desarrollo urbano, por otra (Fernández Tabales, A.; Santos, E. y Torres, F.J., 2000). Tras definir la noción y límites de la Ordenación del Territorio, cabe destacar las particularidades de las distintas características que la hacen de gran interés para el estudio de destinos turísticos. De esta manera hay que acentuar tres aspectos:

a. La Intensidad de la Relación Turismo-Territorio

En primer lugar, como acercamiento más inmediato, se hace evidente la magnitud de esta relación ante la consideración fundamental que alcanza la variable territorio, en todo el desarrollo de la actividad turística, de tal manera que el disfrutar



cada momento de la "experiencia de vida" en espacios diferentes al natal resulta el fin principal de la actividad. En este sentido, los fundamentos territoriales del destino turístico (clima, relieve, entorno, ambiente, núcleos urbanos y tipologías arquitectónicas, sistema de articulación, paisaje, patrimonio, etc.) representan los recursos primordiales para la conformación de atractivos turísticos.

b. El Carácter de la Ordenación del Territorio como Planificación Supramunicipal

Como se indicó anteriormente, una de sus características clave es que la planificación territorial se aplica a un nivel supralocal; Por ello, uno de sus principales objetivos es buscar la coordinación del planeamiento urbanístico municipal que es de su competencia, respetando en todo momento las competencias exclusivas atribuidas a los municipios (por ejemplo, en materia de calificación del suelo). Esta Señal ofrece una gran aplicabilidad para la planificación y gestión de los destinos turísticos, ya que la evidencia de los hechos muestra cómo algunos de sus principales problemas derivan de la descoordinación generalizada entre la planificación local en una misma región o tramo de costero. (Vera (Coord. .); López Palomeque; Marchenay Antón, 1997)).

c. La Integralidad de la Práctica Planificadora en la Ordenación del Territorio

El ordenamiento territorial como rasgo diferencial frente a otras disciplinas, la ordenación del territorio se basa en una planificación integral del espacio objeto de actuación, que considera la gran variedad de componentes físicos y humanos que lo componen y los relaciona sistémicamente al territorio real. Este carácter lo convierte



en una herramienta de gran utilidad para mejorar la calidad de los espacios turísticos, dado el enfoque igualmente integral que en la actualidad se requiere para las actuaciones sobre los destinos turísticos. Esta afirmación se deriva de la creciente aceptación, tanto desde el punto de vista teórico como en la práctica de las políticas públicas, de un tratamiento integrado u horizontal en lo que se refiere al análisis, planificación y gestión de las actividades turísticas en las diversas escalas posibles.

2.2.2 Diseño Urbano para el Desarrollo Turístico

El mobiliario forma parte del equipamiento e infraestructura de las ciudades y se está convirtiendo en un factor determinante para la calidad del paisaje urbano. Siendo San Juan el contexto, encontramos factores climáticos a considerar como condicionantes del diseño del mobiliario urbano, tales como la aridez y la sismicidad. Para clasificar el mobiliario urbano nos interesa agrupar sus elementos según la función que cumplen. Así responden a la organización como en señalización, conveniencia en bancos, seguridad como iluminación, higiene en basureros, cese de fuentes, entre otros. Asimismo, se han identificado tendencias actuales en mobiliario urbano sustentable a nivel nacional e internacional, considerando el reciclaje de materiales provenientes de la gestión de residuos sólidos urbanos, la optimización de los recursos naturales e incluso la reutilización del mobiliario urbano (Mercado, 2014). La situación actual de la ciudad de San Juan muestra el problema de que el mobiliario urbano no encaja en la lógica de la sostenibilidad. Esto significa que, por un lado, no tiene en cuenta que debe existir un equilibrio entre los fenómenos ecológicos, sociales y económicos que intervienen en una ciudad.

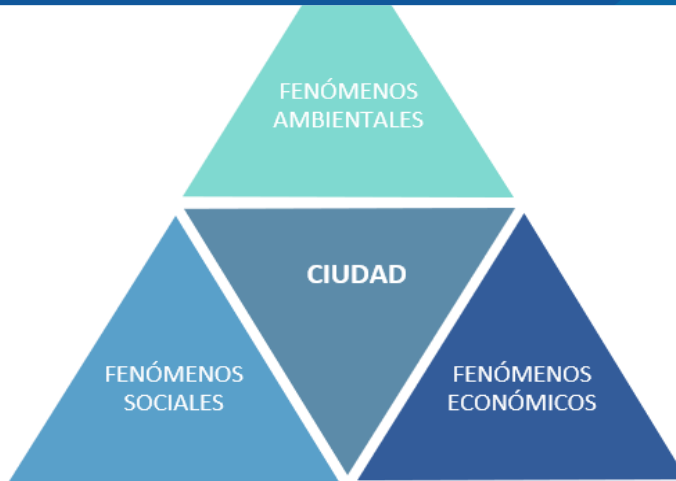


Figura 1. La ciudad como sistema de múltiples relaciones.

Fuente: GIUr (IRPHa - FAUD - UNSJ).

Por otro lado, es ideal tener en cuenta los aspectos anteriores, conceptos dominantes como la accesibilidad, la cohesión social, la protección del medio ambiente y la inclusión, a la hora de diseñar los elementos que componen el mobiliario y equipamiento urbano.



Figura 2. Pirámide de Equipamiento Urbano.

Fuente: Realizado por Mercado-Ríos.

Frente a este escenario, se considera fundamental contar con estudios que permitan o incentiven el desarrollo de mobiliario urbano con identidad local, configurado como equipamiento turístico por su ubicación, en la mayoría de los



sectores visitados por los que llegan a la ciudad. Entonces, en este marco, el diseño puede ser considerado como una estrategia cultural que salva la identidad local y promueve el desarrollo del turismo. La contribución fundamental del diseño es crear bienes y servicios, como el Mobiliario urbano, identidad y calidad, creando condiciones para un desarrollo urbano y turístico sostenible. Todo ciudadano puede actuar al menos de dos formas, como usuario: conociendo la naturaleza y calidad de cada bien o servicio que utiliza en el espacio público, y como ciudadano: apoyando (y/o proponiendo) las iniciativas más saludables para la comunidad. Es necesario que puedan materializarse en elementos de mobiliario urbano, concebidos como instrumentos de sostenibilidad.

2.2.3. Las Teorías del Diseño Urbano en la Conceptualización del Espacio Urbano y sus dos Categorías: Espacio Público y Espacio Privado.

Las primeras reacciones al urbanismo moderno se refieren a las nuevas tendencias en el diseño urbano ante la crisis del espacio público registrada en la primera mitad del siglo XX; Hacia finales de la década de 1950 y principios de 1960, una generación de arquitectos interesados en construir una ciudad que cumpliera con las expectativas de sus habitantes y se dejara influenciar por enfoques de la ecología urbana, idea que combina los fenómenos urbanos con los sociales y colectivos. Los nuevos procesos de percepción humana y la resistencia a los resultados del urbanismo moderno abrieron la brecha para proyectar un pensamiento innovador sobre la ciudad. Los diferentes enfoques urbanísticos “critican la falta de calidad estética de las realizaciones urbanas modernas y proponen nuevas ideas y criterios para mejorar la calidad de los espacios urbanos, el paisaje urbano, el sistema de parques y, en general, el paisaje y la imagen urbana” (de las Rivas, / Vegara, 2004, p. 38)



Las Teorías Urbanas de lo Formal - Espacial a lo Socio – Cultural:

Durante las dos últimas décadas del siglo XX, las propuestas de las teorías urbanas se han visto influenciadas por la era digital, los procesos de metropolización, la fragmentación y diversidad formal del espacio urbano en busca de respuestas a la heterogeneidad característica de nuestras ciudades. Han surgido y siguen surgiendo teorías sobre la ciudad, desde lo formal-espacial hasta lo social y cultural. En esta línea de pensamiento urbano ubicamos: Aldo Rossi y la arquitectura de la ciudad; Roger Trancik y sus teorías: sobre masas y vacíos, continuidad y lugar; Spiro Kostof y su visión de la ciudad desde lo formal: el todo, las partes y la relación con los grupos humanos; André Corboz y la hiperciudad: el estudio de la ciudad a través del hipertexto (conjunto de datos de diferentes lecturas) y el inventario morfológico de los diferentes elementos (contrastes, discontinuidades, fragmentación, etc.); Jordi Borja y su visión social del espacio urbano en él; y Manuel Delgado y su concepción del espacio urbano como lugar antropológico.

El Espacio Urbano Percibido como una Imagen Visual, Formal y Secuencial.

El espacio urbano se concibe como un proceso de percepción de secuencias a través de la visualización de elementos urbanos. En esta categoría distinguimos entre otros a Kevin Lynch, Gordon Cullen, Collin Rowe; Estos autores visualizan el espacio urbano, priorizando la forma del espacio público, sus elementos constitutivos y el papel de lo construido en su conformación; Estos enfoques se basan en los valores espaciales, ecológicos y tipológicos de los espacios abiertos y edificios, a través de modelos tridimensionales y la imagen visual-perceptiva de los individuos en el espacio urbano.



2.2.4. La Arquitectura del Destino Turístico

En una ciudad, interactúas con el hábitat y el entorno, los colores, los recuerdos, los lugares únicos que cada pieza de evidencia pone en juego. Las ciudades adquieren ciertos matices, un color que las hace únicas y corresponde a su entorno natural, a su cultura, a su historia, a su carácter, a sus costumbres, a la idiosincrasia de su gente; Todo ello forma parte del Turismo, las condiciones naturales deben decidir la elección de los materiales a utilizar y la superioridad sobre los otros. Un factor importante que determina la fisonomía de un lugar, sus colores y matices son sus condiciones climáticas, que en última instancia dan lugar a peculiaridades constructivas. Cuando se fundan las ciudades latinoamericanas, se construyen sobre una cuadrícula ortogonal con una plaza principal y esquinas cuadradas, son ciudades totalmente planificadas. Por tanto, estas ciudades son hijas del pensamiento racional, herederas del pensamiento europeo con base renacentista.

2.2.5. Imagen del Destino desde la Perspectiva del Turista

La imagen del destino influye en la calidad percibida, la satisfacción y la experiencia vacacional de los visitantes. El objetivo del estudio fue analizar la formación de dicha imagen urbana a través de la revisión sistemática de informes de investigación que consideran la combinación de las tres continuaciones bipolares. El metaanálisis se realizó en base a estudios previos en diferentes campos como el ocio, la hostelería, el turismo y el marketing. El proceso de metaanálisis de 46 artículos se desarrolló a partir del análisis de efectos aleatorios. Se observa que el turista toma su decisión de visita en base a características funcionales y psicológicas comunes y las características únicas y exclusivas que ofrece un destino. Por tanto, los resultados del



estudio contribuyen significativamente al control del Marketing de los destinos. (Castro, 2019).

El turismo ha sido considerado un potencial económico desde 1960 (Harrop, 1973), ya que es uno de los sectores que impulsan el crecimiento de la economía, sociedad y sostenibilidad de un país o región (Organización Mundial del Turismo [OMT], 2016). Este crecimiento ha dado forma a las estrategias de Marketing que permiten el desarrollo económico de un destino turístico (Vardhan, 2008) como un elemento clave para promocionar positivamente el destino o la marca (De Chernatony and Dall'Olmo Riley, 1998; Stepchenkova y Li, 2014). Sin embargo, en un entorno competitivo, es evidente el aumento de la competencia entre destinos (Huang y Wang, 2018), lo que repercute en el éxito del destino turístico (Lin y Kuo, 2018).

Por lo tanto, para que un destino turístico sea valorado en un mercado competitivo (Gallarza, Gil y Calderón, 2002), su imagen debe atraer la atención de los viajeros (Stepchenkova y Li, 2014). Para ello, la imagen debe ser favorable, sobre todo para que diferencie el destino de la competencia y conduzca a un posicionamiento positivo en la mente de los consumidores (Echtner y Ritchie, 1991).

La imagen es la representación general de atributos tangibles e intangibles, emociones y percepciones psicológicas formadas en la mente de las personas. Se considera un elemento crítico en el proceso de selección del sitio (Baloglu, 1997); varía según la experiencia vivida (Hunt, 1975) y el nivel de familiaridad con el destino, así como la cultura, la geografía y las expectativas del visitante (Chen y Kerstetter, 1999). En este contexto, Echtner y Ritchie (1991, 1993) elaboran una guía con dichos elementos que la conforman y concluyen que la imagen de un destino turístico consta de tres componentes: holístico-atributivo, funcional-psicológico y colectivo-único.

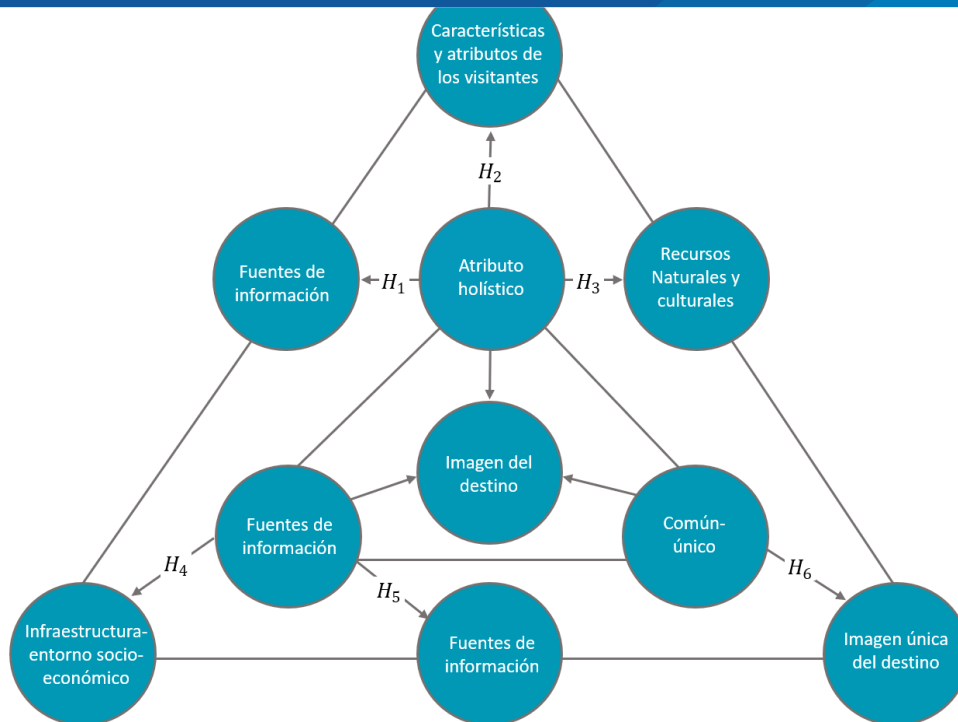


Figura 3. Propuesta del modelo teórico.

Fuente: Universidad Externado de Colombia

2.3. MARCO CONCEPTUAL

Turismo. El turismo es un proceso societario que se originó en el mundo occidental a partir del siglo XIX y en forma masiva durante la segunda mitad del siglo XX. Este proceso partió de una redefinición de los tiempos sociales, de tal suerte que las poblaciones desarrolladas tienen ahora la oportunidad, en su gran mayoría, de emprender viajes fuera de su sitio de residencia e inclusive de pernoctar en sitios de su agrado, donde pueden ejercer actividades recreativas que les satisfacen y recrean sus energías y su desgastada fuerza de trabajo. Este proceso societario se caracteriza, además, por sus profundos impactos en la economía a escala macro y microeconómica, así como a escala macro y micro espacial. (Hiernaux, 2002).

Sostenible. La sostenibilidad permite “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus necesidades



propias.” Hoy en día, hay casi 140 países en desarrollo en el mundo que buscan formas de satisfacer sus propias necesidades de desarrollo, pero con la creciente amenaza del cambio climático, se deben realizar esfuerzos concretos para asegurar que el desarrollo de hoy no afecte o impacte de forma negativa a las generaciones futuras. (Comisión Brundtland de las Naciones Unidas, 1987)

Arquitectura. La arquitectura debe contribuir al progreso de la sociedad y, en última instancia, a nuestro bienestar individual y colectivo “La arquitectura es innecesariamente difícil, muy difícil” (Hadid, 2010)

“La arquitectura es el arte y la ciencia de asegurarnos de que nuestras ciudades y edificios encajen realmente con la forma en que queremos vivir nuestras vidas: el proceso de manifestar nuestra sociedad en nuestro mundo físico”. (Ingels, 2006)

“La arquitectura es una pequeña parte de esta ecuación humana, pero para quienes la practicamos creemos en su potencial para marcar la diferencia, para iluminar y enriquecer la experiencia humana, para penetrar en las barreras del malentendido y para proporcionar un hermoso contexto para el drama de la vida” (Gehry, 2004)

Urbanismo. El urbanismo se debe reconocer como una disciplina que requiere el intercambio y la investigación de otras disciplinas, “es la concepción social, económica y política de la ciudad”. (Villanueva y Bedregal, 2005:191)

Es una responsabilidad de la función pública que debe soportarse en un marco jurídico claro y preciso, en una adecuada asignación de competencias y definición de procedimientos de seguimiento y control de las acciones y decisiones vinculadas con la planificación urbana y la ordenación del territorio. (Ornés, 2009)



Ciudad. Conjunto de actividades que realiza una serie de personas sedentarias en un momento histórico y un espacio determinado. (Vera, 2022), la ciudad es un conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas. (RAE, 2001)

Diseño Urbano. el planteamiento sintético e inventivo de las condiciones físicas que establece y explora áreas totales de la ciudad. Es una arquitectura que contiene más escala, intención y técnica.

Energías renovables. La doctrina en general entiende por fuentes de energía renovables aquellas que por su cantidad en relación a los consumos que los seres humanos pueden hacer de ellas son inagotables y su propio consumo no afecta el medio ambiente. (Estrada y Bulnes, 2010), las energías renovables comprenden todas aquellas que se extraen de fuentes que se regeneran de manera natural, lo que garantiza que no se agoten y que se consideren en principio limpias o verdes, porque contaminan muy poco, y no emiten los gases que producen el efecto de invernadero. (Hernández, 2011)

Clúster Turístico. Es un espacio geográfico que tiene los atractivos necesarios para perfilar un producto turístico, dotado, además, con componentes tecnológicos y empresariales que permiten la formación de una cadena de producción. (Jaramillo, 2003)

Gestión. Es interactuar en todas las áreas de una empresa, organización, unidades, instituciones informativas, etc.; entendemos además a toda “actividad dirigida a obtener y asignar los recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la organización”. (Murray, 2002)

Calidad. La calidad consiste en aquellas características de producto que se basan en las necesidades del cliente y que por eso brindan satisfacción del producto. (Juran, 1988)



Expectativas. “La anticipación de un evento o consecuencia futura” (Escoriza, 1985).

Las expectativas que presenta el usuario, tienen que ver con lo que esperan recibir como servicio. (Peralta, 2006)

Centro Urbano. El centro urbano constituye el lugar financiero, comercial, direccional y simbólico de la ciudad. La crisis de los centros urbanos ha sido una crisis urbana marcada por el desarrollo de los centros direccionales y de los grandes conjuntos periféricos. (Iriso, 1992)

Gestión del turismo. La gestión turística se define como el conjunto de procedimientos que se llevan a cabo para el logro de los fines trazados en el destino turístico con la debida planificación y la coordinación de los distintos organismos. (Pérez, 2021)



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

La ubicación para el presente trabajo de investigación desarrollado, es la ciudad de Puno como centro urbano turístico, considerando el puerto de Puno, miradores y zonas hoteleras.

3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO

La investigación a nivel de proyecto y las encuestas se ejecutaron durante los meses de Julio a diciembre del año 2020, resaltamos que lo mencionado anteriormente fue realizado durante la pandemia del Covid-19, por tanto, el procesamiento y redacción de la tesis se realizó en el año 2021.

3.3. UNIDADES DE ANÁLISIS

Los elementos de los cuales se obtiene la información para realizar la investigación, está conformada por:

- a) Pobladores de la ciudad de Puno según censo del INEI 2017, focalizados en el centro monumental y zonas de carácter turístico de la ciudad de Puno
- b) Empresarios del sector turismo, académicos en Turismo y profesionales de Arquitectura y Urbanismo.

Tabla 1

Modalidades de observación.

MÉTODOS Y MODALIDADES DE OBSERVACIÓN	TÉCNICAS	USO DE INSTRUMENTOS
Observación Directa	Simple	Cuaderno de Apuntes
Observación Indirecta	Encuesta	Cuestionario

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

Se aplicará muestreo aleatorio simple a los pobladores de la ciudad de Puno que, según los datos del INEI, censo del año 2017 es de 135,288 habitantes para conocer la percepción sobre el diseño urbano de la ciudad de Puno. Cuya muestra hallada es de: 383 pobladores según la formula siguiente:

Muestreo aleatorio simple:

$$n = \frac{z^2 (p.q) N}{E^2 (N-1) + Z^2 (p)(q)}$$

Tabla 2

Muestreo Aleatorio Simple

Donde:	Aplicación:
N = Universo o población	N = 135,288
n = Muestra.	Z= 1.96 (95%)
Z = Nivel de confianza.	p = 0.50
p = Probabilidad a favor.	q = 0.50
q = Probabilidad en contra.	E = 0.05 (5%)
E = Error de estimación.	$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (0.50) (135,288)}{(0.05)^2 (135,288-1) + (1.96)^2 (0.50) (0.50)}$
	n = 383.07
	n = 383

3.5. DISEÑO ESTADÍSTICO

Para la investigación se tomó en consideración, el análisis estadístico a partir del proceso de aplicación de la matriz de datos con el propósito de obtener respuestas a las preguntas de investigación. El análisis tiene varias fases, la primera de las cuales es de naturaleza descriptiva y exploratoria; esto implica la aplicación de una serie de procedimientos de conteo, y la obtención de tablas de frecuencias y porcentajes para tener la primera información sobre los patrones y la variabilidad en relación a la percepción del



poblador de la ciudad de Puno y los componentes del diseño Urbano para la Gestión del Turismo. En este sentido el análisis estadístico de los datos es un proceso para la sistematización de datos a través de computadora y con los programas de Excel y/o SPSS.

3.6. PROCEDIMIENTO

Para el procedimiento de la investigación se analizó los datos a detalle; Por otro lado, para la medición y tratamiento estadístico se consolidó la información primaria acerca de los efectos que pueda introducir cada variable en el comportamiento general del problema o fenómeno. En este orden de ideas, el análisis estadístico tendrá con claridad los objetivos del estudio o análisis del problema, conocer el significado de cada variable y las unidades en que se está midiendo y conocer el significado de los símbolos especiales que se estén utilizando y si existen experiencias similares que aporten información complementaria sobre el problema o fenómeno en cuestión que apoya los análisis.

3.7. VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN

3.7.1. Variables

De acuerdo al problema, los objetivos y las hipótesis se tienen:

- **Variable Independiente:** Percepción del poblador de la ciudad de Puno. Se ha desarrollado en el capítulo IV, en el título Evaluación de la Percepción de los Pobladores sobre los Componentes del Diseño Urbano de la Ciudad de Puno.
- **Variable Dependiente:** componentes del diseño urbano para la gestión del turismo. Se ha desarrollado en el capítulo IV, en el título Principales acciones para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano.

3.7.2. Operacionalización

Tabla 3

Operacionalización de variables de la investigación.

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS Y/O REACTIVOS	
(X) Componentes del Diseño Urbano	X1. Edificaciones	Sistema edilicio	X1.1. Entrevista	
		Calidad de la Iluminación Nocturna	X1.2. Encuesta	
		Confort	X1.3. Capacitación	
		Presencia de cámaras de Seguridad	X1.4. Entrevista	
		Estética o Armonía de las fachadas de las edificaciones	X1.5. Encuesta (Escala de Likert)	
	X2. Espacio Publico	Inversión en vivienda		D: Demasiado
				B: Bastante
				R: Regular
				P: Poco
				MP: Muy poco
		X3. Calles	Mobiliario Publico	"
			Espacios Verdes Públicos	"
			Grafitis o Pinturas en los muros de la ciudad	"
			Recogida regular de residuos solidos	"
			Seguridad	"
X4. Transporte	Generación de residuos solidos	"		
	Parque automovilístico	"		
	Estado de la malla vial	"		
X5. Paisaje	Ciclovías	"		
	Residuos sólidos urbanos	"		
	Excretas animales y humanas en Espacio publico	"		
	Mantenimiento de las Zonas verdes	"		
(Y) Percepción de la Población	X1, X2, X3, X4, X5.	"	"	



3.8. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.8.1. Tipo de Investigación

El tipo de investigación es de carácter descriptivo, a fin de aproximarnos al problema y así conocer cómo estos fenómenos se presentaron, tanto en sus componentes y características más resaltantes, que nos permita contrastar la hipótesis con la realidad objetiva.

3.8.2. Método de la Investigación

Desarrollar un trabajo de investigación, requiere la aplicación de un conjunto de estrategias o procedimientos denominados métodos, los que nos van a permitir arribar a los resultados que se busca, en este caso demostrar las hipótesis y cumplir con los objetivos trazados; es así que se emplean los siguientes métodos generales de investigación: método deductivo a inductivo, método analítico, sintético y el método estadístico.

3.8.3. Diseño de la Investigación: No Experimental

El diseño no experimental es un estudio que se realiza sin la manipulación deliberada de variable en los que se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos.

3.8.4. Técnicas e Instrumentos

A diferencia de los métodos, las técnicas constituyen elementos de investigación más precisos, específicos y concretos en la ejecución de la investigación, a través de las técnicas operacionalizamos los diversos indicadores en la práctica, entre ellos se tiene:



- a. **Técnica documental o bibliográfica.** - Nos permite revisar la documentación de carácter teórico sobre la materia, elementos de sustento en la ejecución de la tesis. Además, se utilizará el gestor de referencia bibliográfico Mendeley, buscadores de referencias de los repositorios de las universidades y Redalyc.

- b. **Técnica de la encuesta.** - Mediante esta técnica, apoyados de un instrumento de recolección de datos se aplica una encuesta a las unidades de observación, sobre el tema materia de la investigación.

- c. **Técnica de la Estadística.** - Los datos obtenidos en el trabajo de campo, serán cuantificados, luego sometidos a un tratamiento estadístico, como elemento que ofrece mayor nivel de precisión y confiabilidad cuando se trata de medir los resultados.

3.9. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Tabla 4

Indicadores de evaluación y análisis de los resultados.

INDICADORES	VALOR
Demasiado	5
Bastante	4
Regular	3
Poco	2
Muy poco	1

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO PARA LA GESTIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO DE LA CIUDAD DE PUNO

4.1.1. Sistema Edilicio

La ciudad de Puno se caracteriza por tener diferentes tipologías de viviendas, que están generados principalmente por tres aspectos.

- El Tipo de material utilizado, adobe y concreto.
- Antigua de las construcciones.
- Costumbres del poblador (migrantes que se asientan en las zonas periféricas).

Las edificaciones de concreto a “material noble” que viene a ser concreto armado y, mampostería de ladrillo o bloquetas, son construcciones que se realizan desde la década de los años de 1970.



Figura 4. Vivienda en Jr. Lambayeque.

Fuente: Imagen tomada en Google Hearst.



Son edificios desde 1 piso hasta 9 niveles (caso edificios del jr. lima), cuyas características son el de Ventana amplias, azotea en el último nivel y sus espacios interiores distribuidos a través de un hall o salas de distribución integrados a todo el conjunto.

Tabla 5

Cantidad de Edificios y Materiales.

Sector	Total	% Material Predominante			
		Manzanas	Adobe	Ladrillo	Piedra
1	360	8.3	85.6	0.3	5.8
2	209	28.7	63.6	--	7.7
3	205	32.2	53.2	--	14.6
4	142	19.1	73.2	1.4	6.3
5	375	39.7	52.3	--	8.0
6	274	21.2	73.2	--	5.1
7	400	22.7	48.8	--	28.5
8	291	13.8	34.7	--	51.5
9	188	16.0	32.4	--	51.6
10	sin	35	5		60

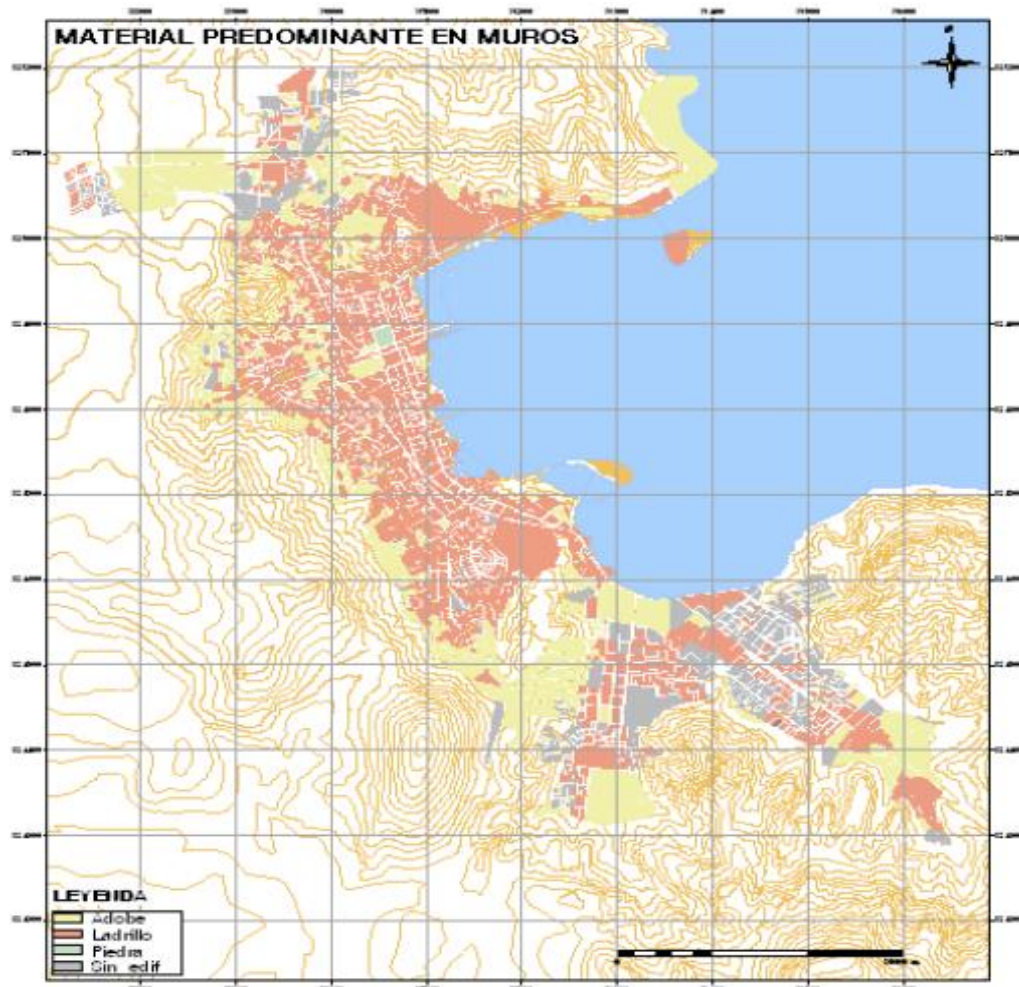


Figura 5. Tipos de Edificios y Materiales.

Fuente: Municipalidad de Puno – Plan de Desarrollo Urbano

4.1.2. Sistema de Espacios Abiertos

4.1.2.1. Espacios Públicos Pasivo

Puno es una ciudad con escaso equipamiento en cuanto se refiere a recreación pasiva, el trabajo de campo arroja muy pocas áreas verdes, por tal motivo será necesario impulsar que las áreas vacantes o desocupadas se proyecten a ser espacios de jardines y de paseo en bien del poblador.

En los mapas de recreación de la ciudad de Puno por sectores que se hallan y se observa la ubicación de parques, plazas, paseos, mirador, etc.

Tabla 6
Población y Barrios.

Plazas			
Nombre	Capacidad	Ubicación por Barrios	
Plaza de Armas	La Ciudad de Puno	Barrio Central	

Parques			
Nombre	Tipo (1)	Población	Ubicación por Barrio
Ramon Castilla	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Porteño
Machallata	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barro Machallata
Luis Dueñas Peralta	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio la Torre
Carácter	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Azoguine
Al Maestro	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Huáscar
Sirena	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Independencia
A la Madre	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Bellavista
UNA	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio San José
Manuel Pino	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Central
San Román	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Central
Daniel Alcides Carreón	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio San Antonio
Mariscal Cáceres	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Chanu Chanu
III Centenario	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Huáscar
Dante Nava	Jardín del Barrio	2,500 hab.	Barrio Laykakota

- **Parque Pino:**

Está ubicado en el centro de la ciudad, a pocas cuadras de la Plaza de Armas y unida a esta por el pasaje peatonal Lima. En la parte central se encuentra el Monumento al Dr. Manuel Pino, héroe de la Guerra con Chile; fue construido en 1901 por el pueblo de Puno.



Figura 6. Parque Pino.

Fuente: Imagen del Diario La República

- **Plaza De Armas:**

Hasta 1925, en la parte central se hallaba una pileta circular (parecida a la de Arequipa), hecha de bronce y de singular valor; que fue cambiada por el Monumento del Coronel Francisco Bolognesi héroe de Arica, a iniciativa de un comité especial de Damas Puneñas.



Figura 7. Plaza de Armas.

Fuente: Imagen por Diario La República.

4.1.2.2. Espacios Públicos Activos.

Según la municipalidad de la ciudad de Puno, se considera los sectores de áreas recreativas activas de tener, estadios, coliseos, juegos infantiles y piscinas. En

los mapas de la ciudad de Puno se observan conjuntamente los espacios de áreas recreaciones pasivas y activas.

Tabla 7

Cantidad de Edificios y Materiales.

Recreación Activa			
Estadios y Coliseos			
Nombre	Capacidad	Población Servida	Ubicación
Enrique Torres Belón	25,000	Área Urbana	Barrio Porteño
Coliseo Cerrado Puno	3,000	Estudiantes UNA	Jr. Titicaca
Coliseo de la UNA		Toda el Área Urbana	
Complejo Recreativo Villa Carmela		Área Urbana	Barrio Victoria
Piscina Municipal			Av. La Torre
Campos Deportivos			
Nombre	Ubicación		
Club del Pueblo	Barrio Salcedo		
Complejo San Antonio Maracaná	Barrio San Antonio Alto Puno		
Campo Deportivo de la UNA	Universidad Nacional del Altiplano		
Losas Deportivas (41)	Sector Urbano de la Ciudad (3,37 ha)		

- **Estadio Enrique Torres Belón:**

Enrique Torres Belón, nació en la ciudad de Lampa (Perú), siendo sus padres el Dr. José María Torres y Doña Cecilia Belón.

Realizó sus estudios escolares en el Colegio de su ciudad natal; luego pasó al Colegio Nacional San Carlos de Puno y al Colegio Nacional de la Independencia Americana de Arequipa. Luego estudió en la Escuela Nacional de Ingeniería

(hoy Universidad Nacional de Ingeniería), obteniendo el título de Ingeniero de Minas en 1911.



Figura 8. Estadio de Enrique Torres Belón.

Fuente: Imagen por Diario La República

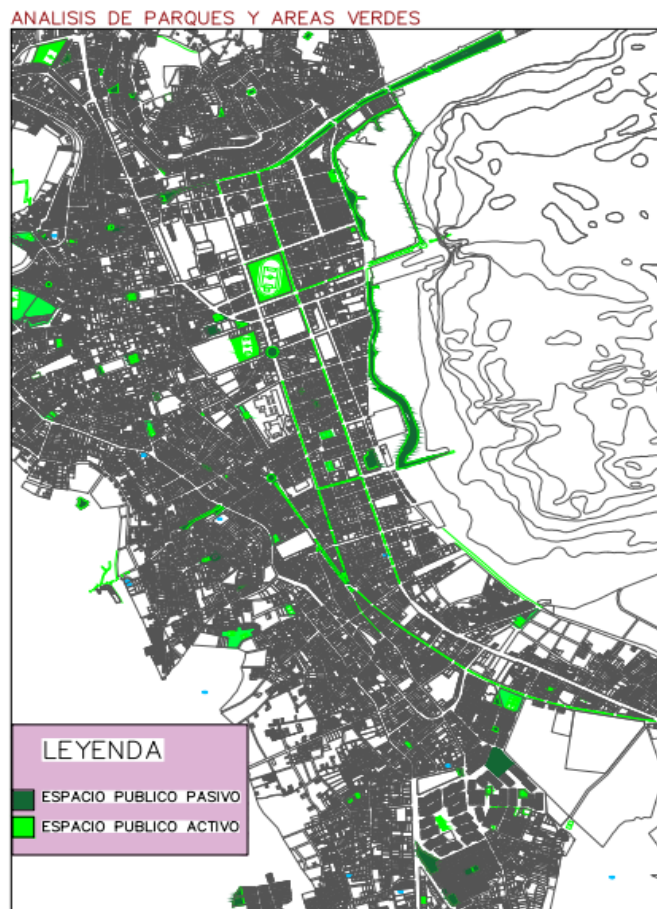


Figura 9. Análisis de Áreas verdes y espacios Públicos.

Fuente: Elaborado de Plano Catastral de Puno.

4.1.3. Sistema Vial

- **Identificación de Barrios**

La ciudad de Puno está experimentando un periodo de expansión rápida. Esta tiene un impacto sobre como los residentes se movilizan en la ciudad, incrementando la necesidad, en algunos casos de trasladar en un vehículo para acceder los beneficios ofrecido por la ciudad. En este proceso el peatón ha perdido prioridad a pesar de que representan la gran mayoría de usuarios de las calles.

Para poder analizar la ciudad de Puno e identificar sus barrios se consideró relevante hacerlo desde la escala peatonal. Se consideraron radios caminables de 400m, que representa una distancia fácil para caminar, que podría ser recorrida a pie en 5 minutos. Como primer paso en identificar barrios o sectores caminables, los equipos técnicos han superpuesto un tejido de círculos sobre el plan de la ciudad para entender mejor su escala (Angus, 2013).

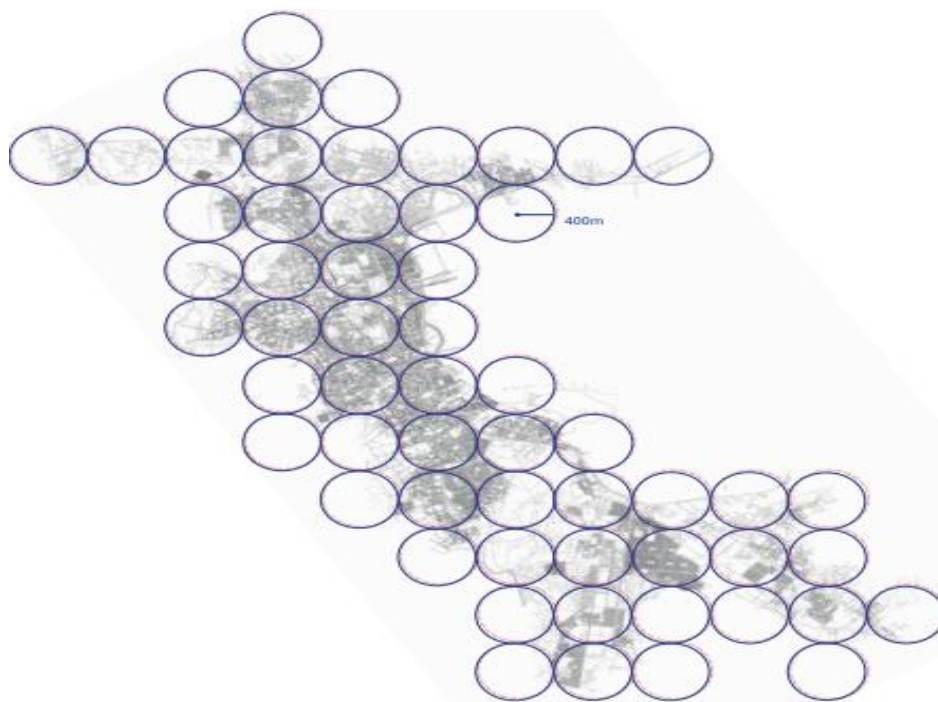


Figura 10. Identificación de Barrios.

Fuente: PMUS en Puno.

En base del plan de los radios caminables, el equipo técnico ha analizado donde existen sectores de la ciudad o barrios que tienen esta escala. Estas son zonas que son fácilmente accesibles internamente, pero divididos por barreras grandes como avenidas, grandes programas como estadios o colegios, y límites topográficos. En base de este proceso, el equipo ha identificado 22 sectores caminables. Cada sector representa un barrio donde uno podría llegar desde el punto central del barrio a cada extremo en 5 minutos o menos. Dentro de estos sectores, la intención sería promover zonas donde las calles podrían asumir una mayor flexibilidad de funciones, promoviendo la movilidad sostenible a través de la generación de calles que dan prioridad a las personas para caminar, montar bicicleta, jugar, conversar etc. (Angus, 2013).



Figura 11. Identificación de Barrios

Fuente: PMUS en Puno

• Carga Vehicular

Este mapa expresa la carga vehicular que se registran en las vías de la ciudad de Puno a lo largo de un día. Se tomó como datos base los conteos vehiculares que se realizaron durante la visita de campo, por parte del equipo técnico. Estos primeros conteos se realizaron en base a la cantidad de vehículos que transitan, durante una hora, en un determinado punto de una vía. Para el cálculo de la cantidad vehicular que transita al día, se tomó como referencia a las calles que cargan más de 1500 vehículos por día. Esto se obtiene por el cociente que resulta al dividir la cantidad de vehículos motorizados que pasan en una hora entre el factor 0.08. Esto da un indicador de los puntos donde alcanzaron cantidades mayores a los 1500 vehículos por día (Angus, 2013).



Figura 12. Carga vehicular.

Fuente: PMUS en Puno.

• Red Básica

El plano que expresa la red diaria local es el resultado de la diferencia entre el plano de carga vehicular, restándole el gráfico que muestra la red básica. La red local de la ciudad de Puno está formada mayormente por calles, con un flujo menor de 1,500 vehículos por día, donde se pueden aplicarse estrategias en las cuales se otorga la prioridad, en movilidad, al peatón. Estas calles tendrán como límites de velocidad, en casos donde exista flujo vehicular, 30, 20 y 10 km/h. Este sistema de calles se encuentra en el interior de cada uno de los barrios identificados en la ciudad de Puno. La función que cumplen las calles de la red local es de servir de accesos y como destinos finales dentro de los barrios de la ciudad de Puno. Los desplazamientos peatonales y vehiculares pueden coexistir en este tipo de calles, aunque para las calles de 30, 20 y 10 km/h se tendrá preferencia por el transporte vehicular no motorizado.

El mobiliario urbano, presente en las calles 30, 20 y 10 km/h expresará el rol estas calles como espacio público. Además, en las calles 10, el estacionamiento de vehículos sea totalmente restringido, salvo indicación (Angus Lauris).



Figura 14. Red local.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Lineamientos para la red local de Puno**



En cada propuesta esquemática se plantea incorporar el concepto de “calles para personas” mediante la cual se proponen dos categorías de calles o vías:

1. Red Básica: Comprende a las avenidas y vías necesarias para el tránsito de vehículos y tienen la finalidad de conectar varias zonas de la ciudad.
2. Red Local: Comprende a las calles y avenidas locales que no tienen conectividad más allá de su propio barrio, y cuya función es facilitar el acceso desde la Red Básica hacia destinos locales.

Estos conceptos permiten la jerarquización de uso del espacio viario con la finalidad de asignar el mejor uso a cada calle. El rol de la Red Básica es que sirva como un sistema con una función de tránsito, y la Red Local con una función de lugar. Un rol secundario es el movimiento.

- **Tipologías: Red Básica (M3/L2)**

Avenidas principales, El Sol, Simón Bolívar y Los Incas, presentan un sobredimensionamiento en los carriles para vehículos, en la mayoría de los casos, presentan hasta 3 carriles, donde uno de ellos es utilizado como estacionamiento la mayor parte del tiempo. La propuesta para esta tipología de avenidas busca reestructurar la configuración vial para que se adapte mejor al estilo de vida actual. Se propone reducir las vías para vehículos a dos carriles, dejando espacio para ciclovías, donde transiten bici- cletas y tricicleras, debido al alto flujo de estas en las avenidas. Además, debido al alto flujo peatonal, se propone maximizar el ancho de la vereda para que pueda darse un desplazamiento más holgado de peatones (Angus, 2013).



Figura 15. Red básica(M3/L2)

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Av. con Feria Temporal (M1/L3)**

Las ferias se emplazan, principalmente, en espacios públicos de fácil acceso peatonal. Se caracterizan por ser espacios donde se desarrollan actividades comerciales y por ser espacios de encuentros sociales. Actualmente, en la ciudad de Puno, se establecen ferias que se desarrollan los sábados y domingos en algunos tramos en algunas de las avenidas principales. Debido a que se establecen sin planificación, los mercados o ferias temporales en la ciudad de Puno, actualmente, originan caos y congestión peatonal y vehicular. Se propone reestructurar la disposición de los puestos ubicándolos en el eje central de la pista, optimizando el espacio y liberando circulaciones (Angus, 2013).



Figura 16. Feria Temporal.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Calles en ladera (M1/ L1)**

Las calles en la ciudad se categorizan según su función: como lugar o para el movimiento. En las periferias de la ciudad, la topografía representa terrenos en pendiente, mientras en las zonas céntricas de la ciudad, la topografía es más llana. En este caso, se presenta la tipología típica de una calle ubicada en las laderas de la ciudad de Puno. Las calles emplazadas en estas zonas se caracterizan por recorrer zonas residenciales, tener un flujo vehicular bajo y presentar veredas/escaleras con recorridos interrumpidos, sin espacios de descanso y de difícil acceso para personas con movilidad limitada. Como respuesta a una propuesta vial que no facilita el acceso de los residentes, estos prefieren caminar por la pista dejando las veredas en desuso (Angus, 2013).

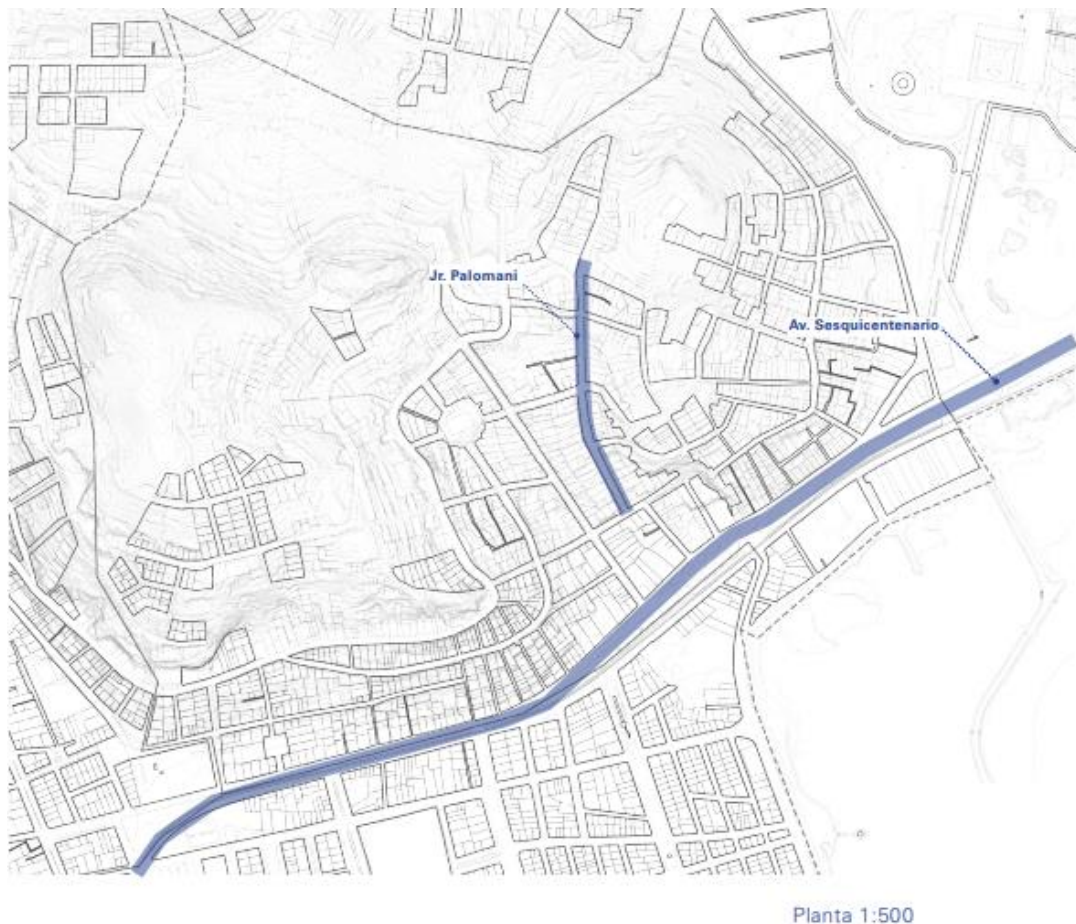


Figura 17. Calles en Laderas.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Calles en zonas llanas (M1/L1)**

La tipología típica de una calle residencial ubicada en la zona llana de la ciudad de Puno se caracterizan por presentar flujo vehicular bajo. También presentan un sobredimensionamiento en la sección vial, en la mayoría de los casos, cuentan con 2 carriles, donde uno de ellos es utilizado como estacionamiento la mayor parte del tiempo. El flujo peatonal, si bien no es elevado, presenta una escala de barrio, los residentes suelen estar en la calle, sea conversando o sentados afuera de sus casas o apoyados en los carros. Sin embargo, el ancho de vereda que presentan estas calles no supera el metro y no funciona para los flujos peatonales y estilo de vida del residente (Angus, 2013).



Figura 18. Calles en zonas llanas.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Calles M2/L3 y M1/L2**

Las tipologías de calles con dos carriles en el Centro Histórico presentan sobredimensionamiento en las pistas y un ancho de vereda por debajo del mínimo para los flujos peatonales. Se propone reducir la vía a un carril y ampliar las veredas para que los espacios de tránsito peatonal se conviertan en espacios de conversación y descanso para los ciudadanos y turistas (Angus, 2013).



Figura 19. Calles M2/L3 y M1/L2.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Calles M1/L3**

Los Centros Históricos representan la identidad en ciertas ciudades. En estos se ubican las primeras construcciones desde su fundación, los principales mercados, comercios, edificios públicos y viviendas. Su importancia radica en su emplazamiento en el área central de la ciudad, en las dinámicas sociales y su capacidad de generar fuentes de empleo e impactar positivamente al turismo, comercio y cultura (Angus, 2013).

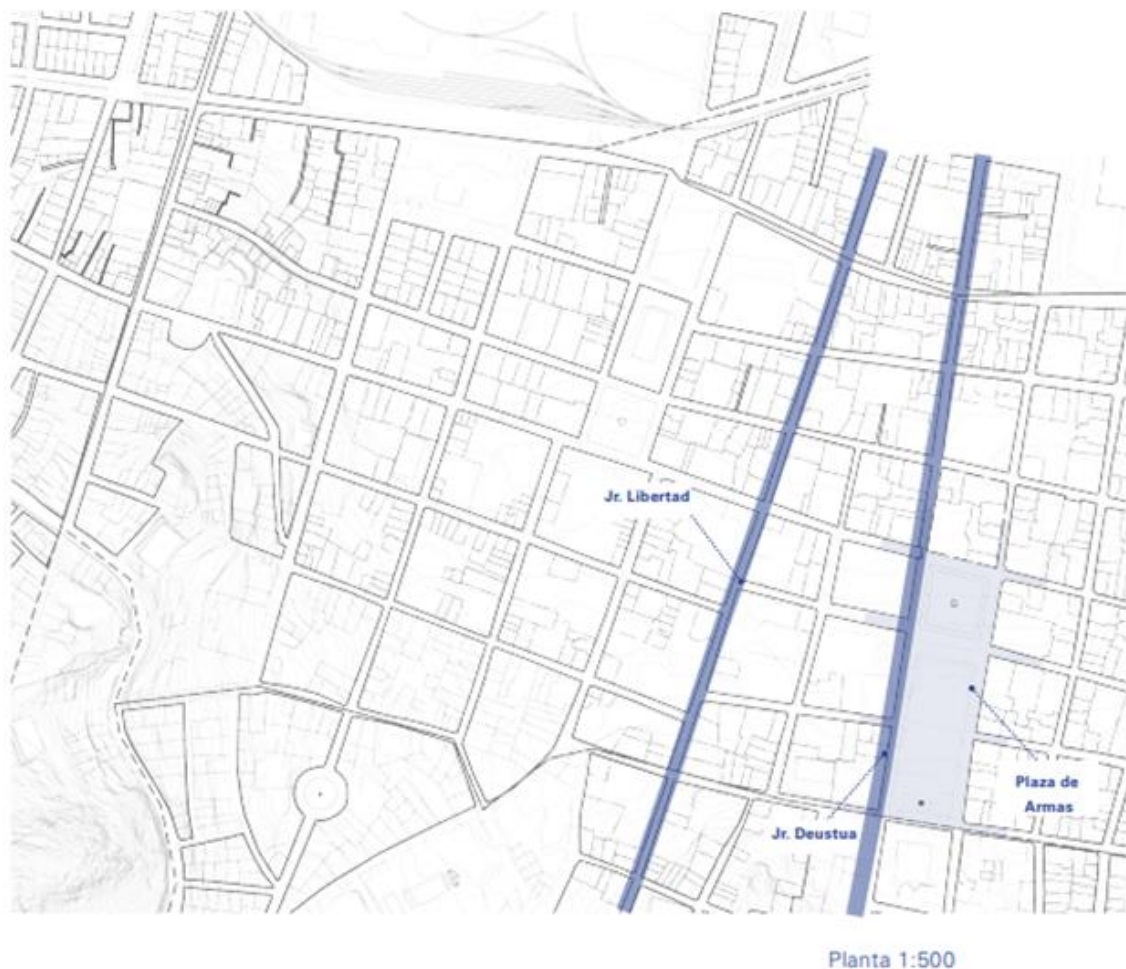
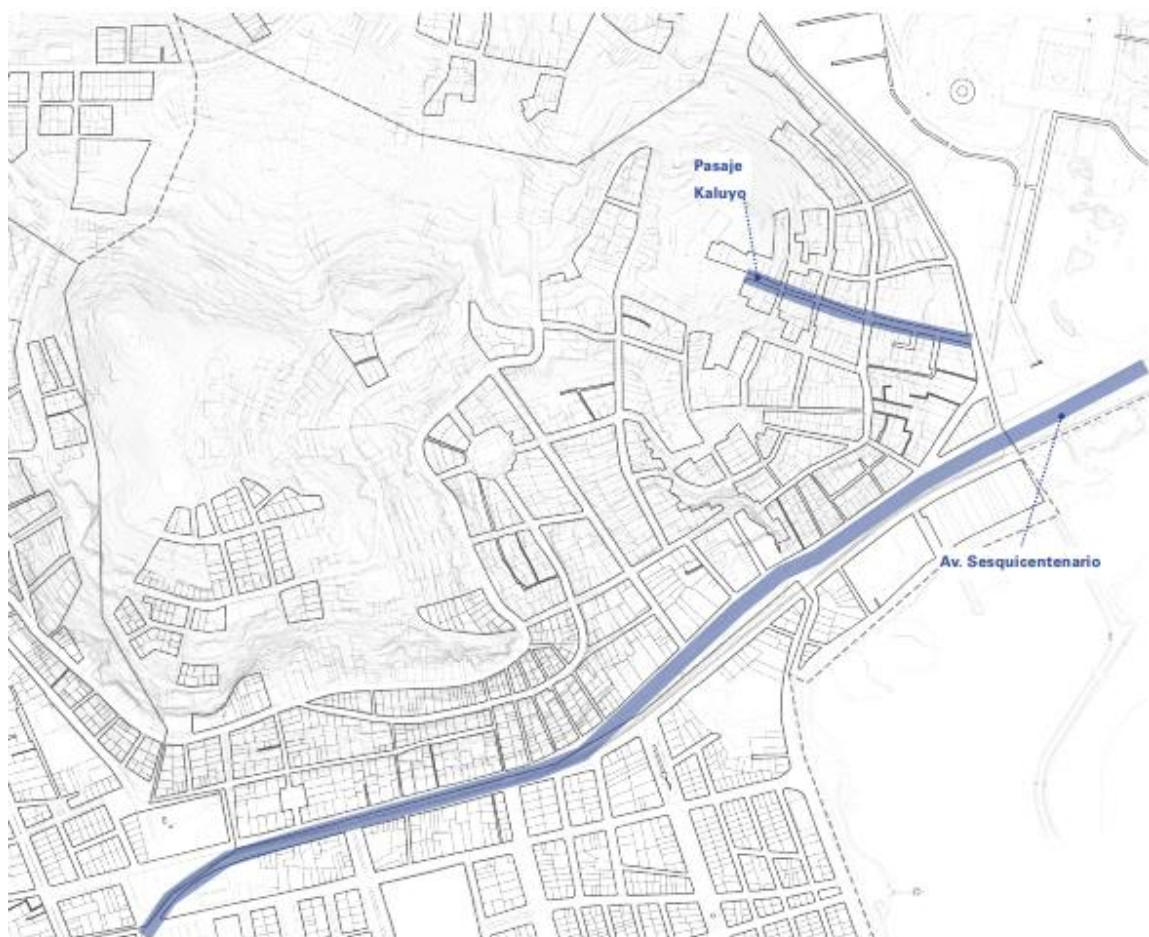


Figura 20. Calles M1/L3.

Fuente: PMUS en Puno.

- **Tipologías: Escaleras (peatonal)**

Las zonas residenciales ubicadas en las laderas presentan calles peatonales transversales a las calles principales con la finalidad de conectar peatonalmente las zonas más altas de la ciudad con el área central de la ciudad. Estos pasajes se caracterizan por presentar escaleras sin descanso, sin barandas ni mobiliario, dificultando el acceso a personas con movilidad limitada. La propuesta para los pasajes peatonales propone implementar barandas a lo largo de todo el recorrido, para facilitar el acceso de cualquier residente y evitar accidentes, sobre todo en las temporadas de lluvias (Angus, 2013).



Planta 1:500

Figura 21. Escaleras (peatonal).

Fuente: PMUS en Puno.

4.2. EVALUACIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE LOS POBLADORES SOBRE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO DE LA CIUDAD DE PUNO RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

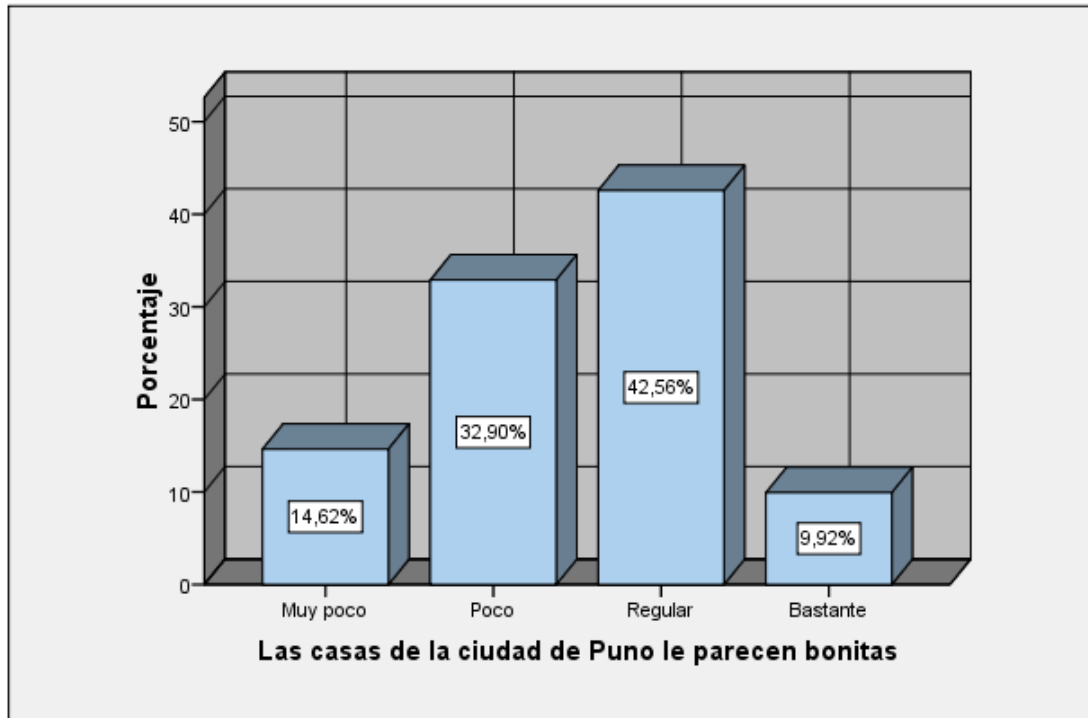


Figura 22. Las casas de la ciudad de Puno le parecen bonitas.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico de las casas a los pobladores de la ciudad de Puno, el 42,56% evaluaron de manera regular como bonitas, el 32,90% como poco bonitas, el 14,62% muy poco bonitas y un reducido 9,92% como bastante bonitas, observándose claramente que se necesita mejorar el diseño arquitectónico de las casas de la ciudad de Puno a través de una política de la municipalidad provincial y capacitaciones para mejorar el diseño o rediseño arquitectónico en la construcción de las casas de la ciudad.

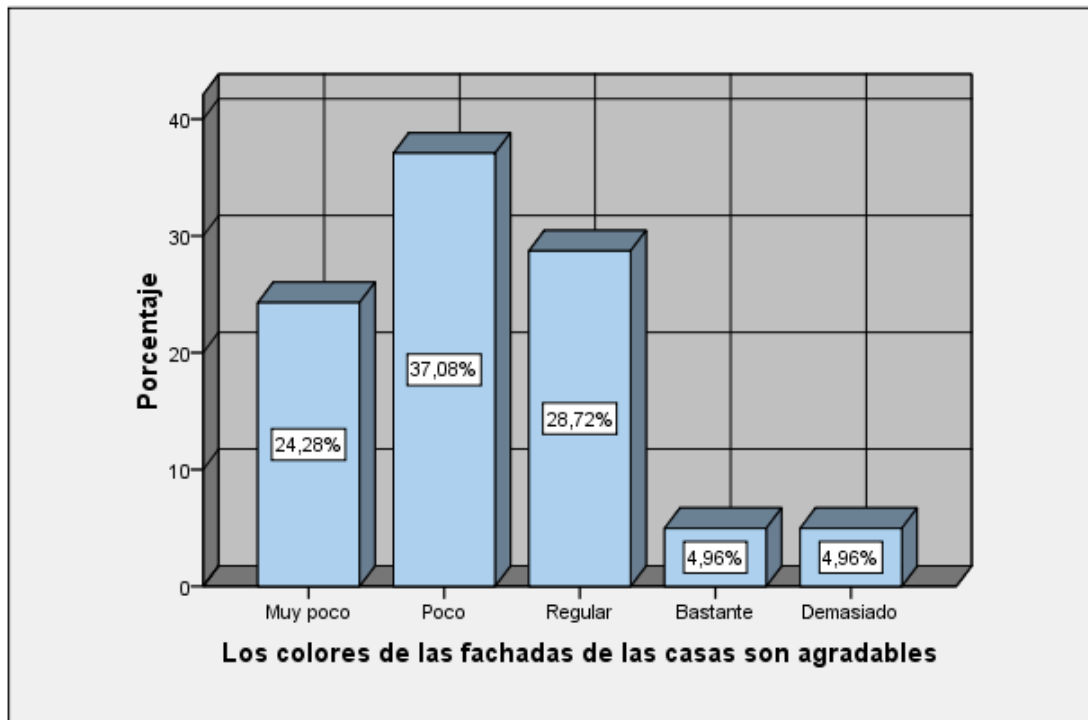


Figura 23. Los colores de las fachadas de las casas son agradables.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de los colores de las fachadas, el 37.08% evaluaron de manera poco agradable, el 28.72% como regularmente agradables, el 24.28% muy poco agradables, con un porcentaje igualitario del 4.96% como bastante y demasiado agradables, observándose claramente que se necesita redefinir los colores de las fachadas de la ciudad de Puno a través de una política de la municipalidad provincial y capacitaciones para que las fachadas de las edificaciones en general lleguen a tener una relación de unidad, creando armonía visual con el entorno Urbano.

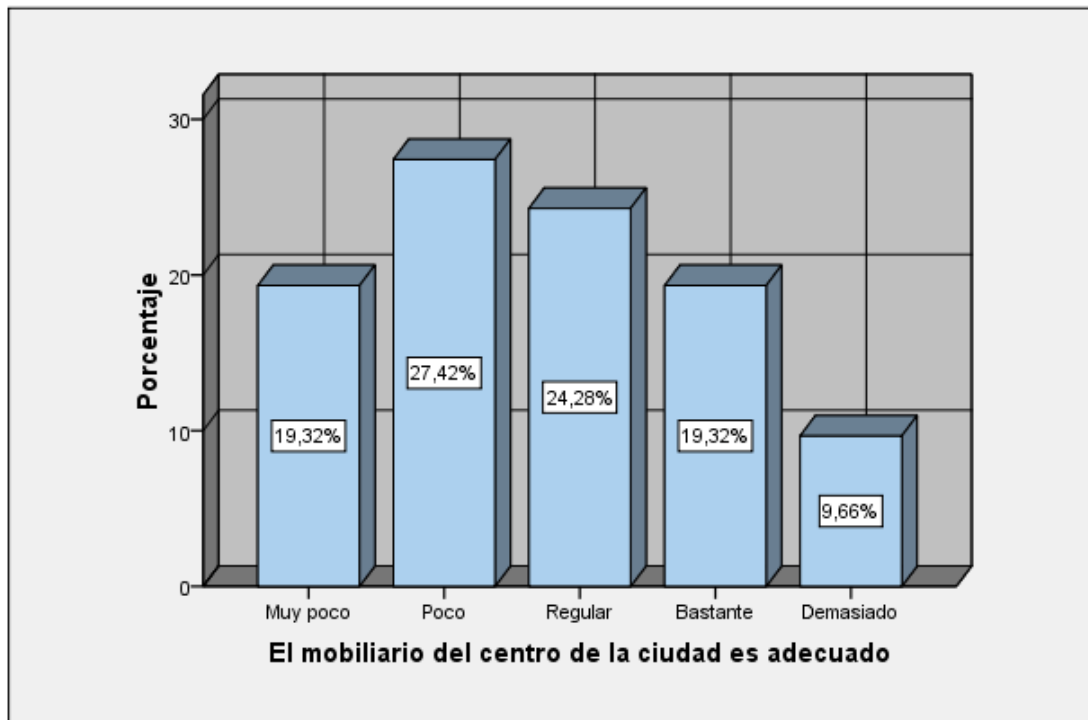


Figura 24. El mobiliario del centro de la ciudad es adecuado.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico de el mobiliario del centro de la ciudad de Puno, el 27.42% evaluaron de manera poco adecuado, el 24.28% como regularmente adecuado, 19.32% muy poco agradables, 19.32% bastante agradables y con un 9.66% demasiado agradable, observándose claramente la carencia de mobiliario adecuado en la ciudad de Puno. Es por ello que la municipalidad provincial debería elaborar planes de renovación urbana con más énfasis en el centro de la ciudad de Puno y aledaños.

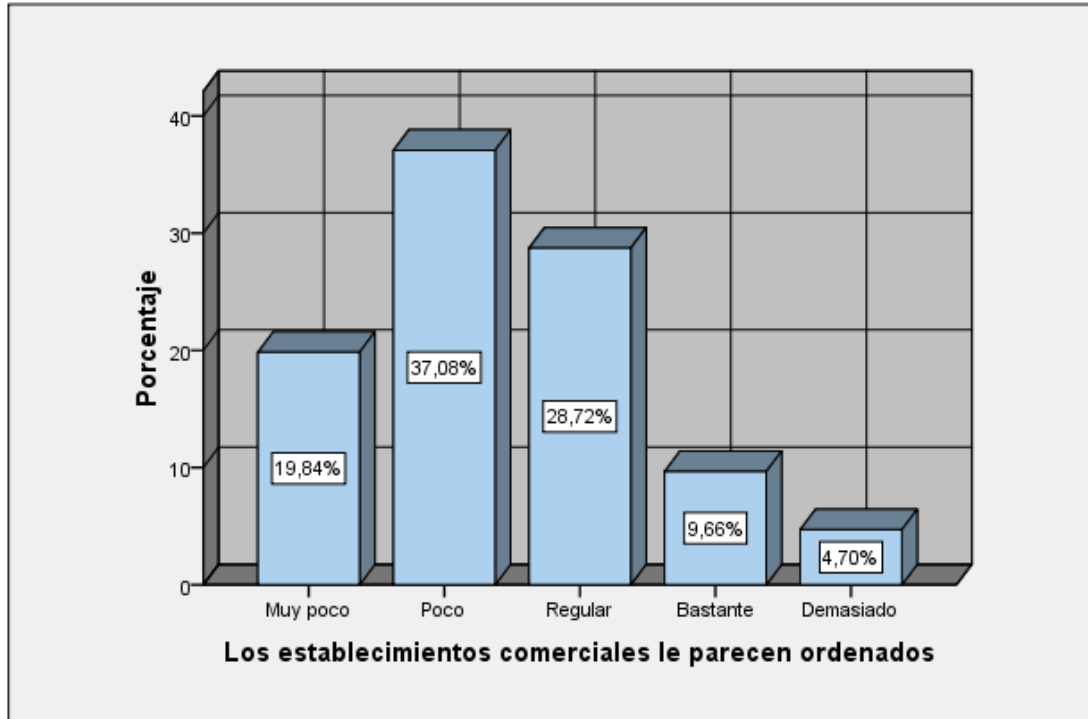


Figura 25. Los establecimientos comerciales le parecen ordenados.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico, acerca de los establecimientos comerciales de la ciudad de Puno, el 37.08% evaluaron de manera poco ordenados, el 28.72% como regularmente ordenados, 19.84% muy poco ordenados, 9.66% bastante ordenados y con un 4.70% demasiado ordenados, observándose claramente la falta ordenamiento en establecimientos comerciales de la ciudad de Puno, es por ello; que a través de una política de la municipalidad provincial se debe capacitar a los propietarios de los establecimientos comerciales.

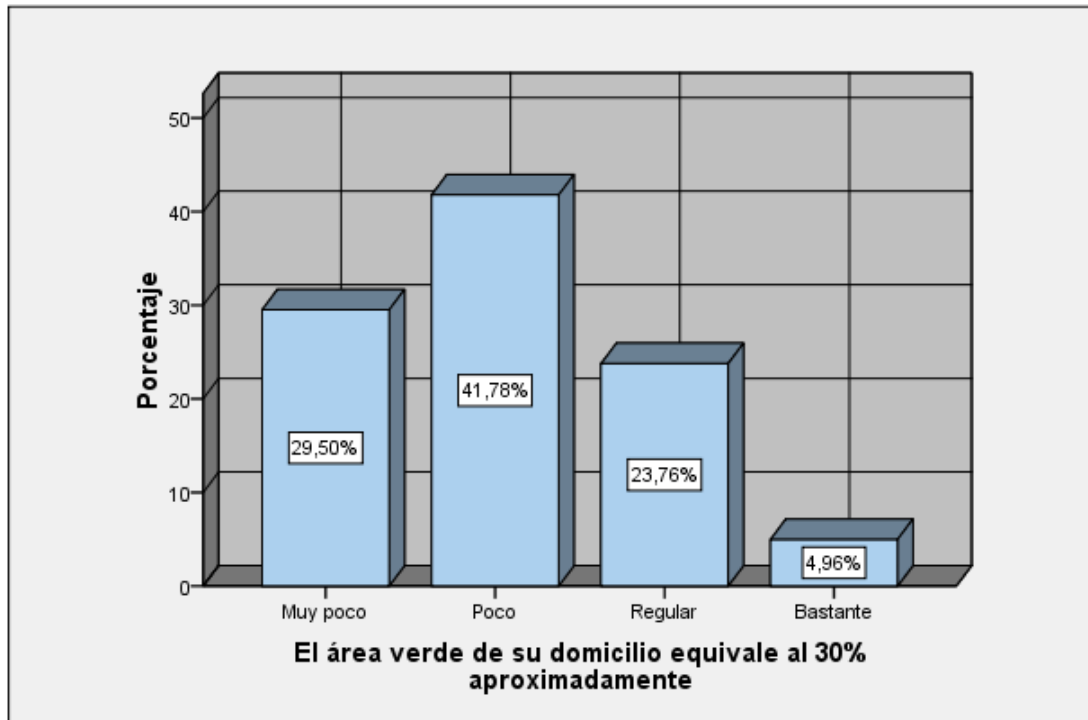


Figura 26. El área verde de su domicilio equivale al 30% aproximadamente.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de el área verde de los domicilios en la ciudad de Puno, el 41.78% evaluaron que pocos domicilios cuentan con área verde, el 29,50% como muy pocos domicilios cuentan con área verde, el 23.76% domicilios cuentan con área verde y un reducido 4.96% domicilios cuentan con área verde, observándose claramente la ausencia de áreas verdes en las viviendas.

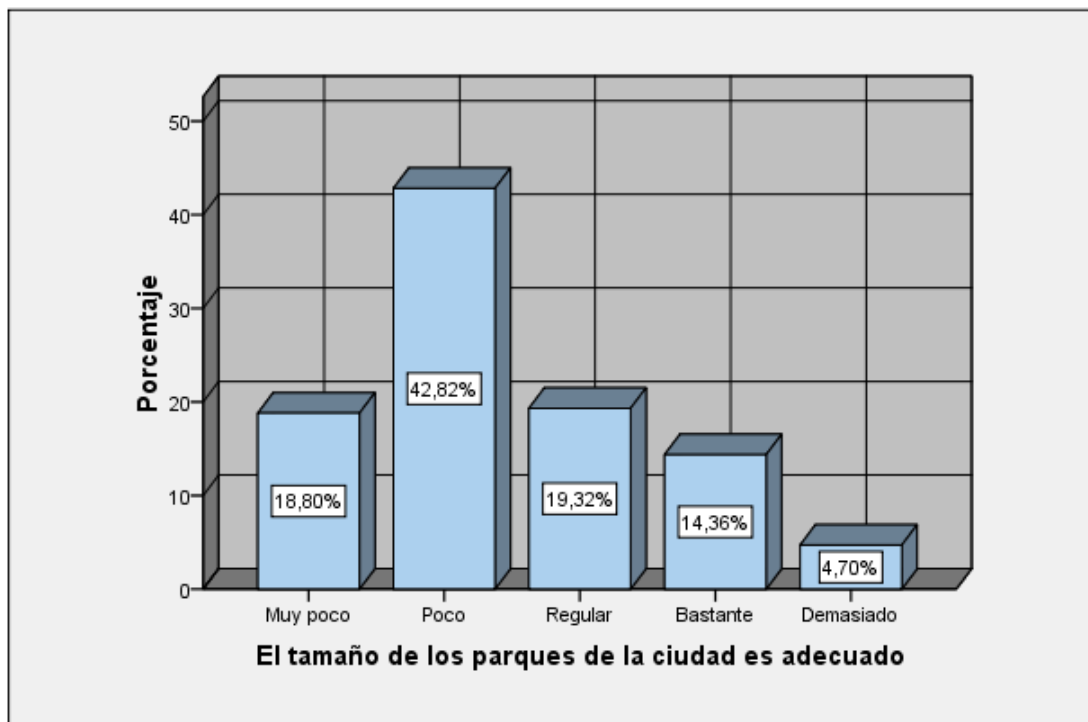


Figura 27. El tamaño de los parques de la ciudad es adecuado.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico de el tamaño de los parques de la ciudad de Puno, el 42,82% evaluaron de manera poco adecuado, el 19.32% como regularmente adecuados, el 18.80% muy poco adecuados, 14.36% bastante adecuados y un reducido 4,70% como bastante adecuadas, observándose claramente que se necesita parques con espacios más amplios en la ciudad de Puno a través de la implementación de planes de renovación urbana gestionados por la municipalidad provincial de puno.

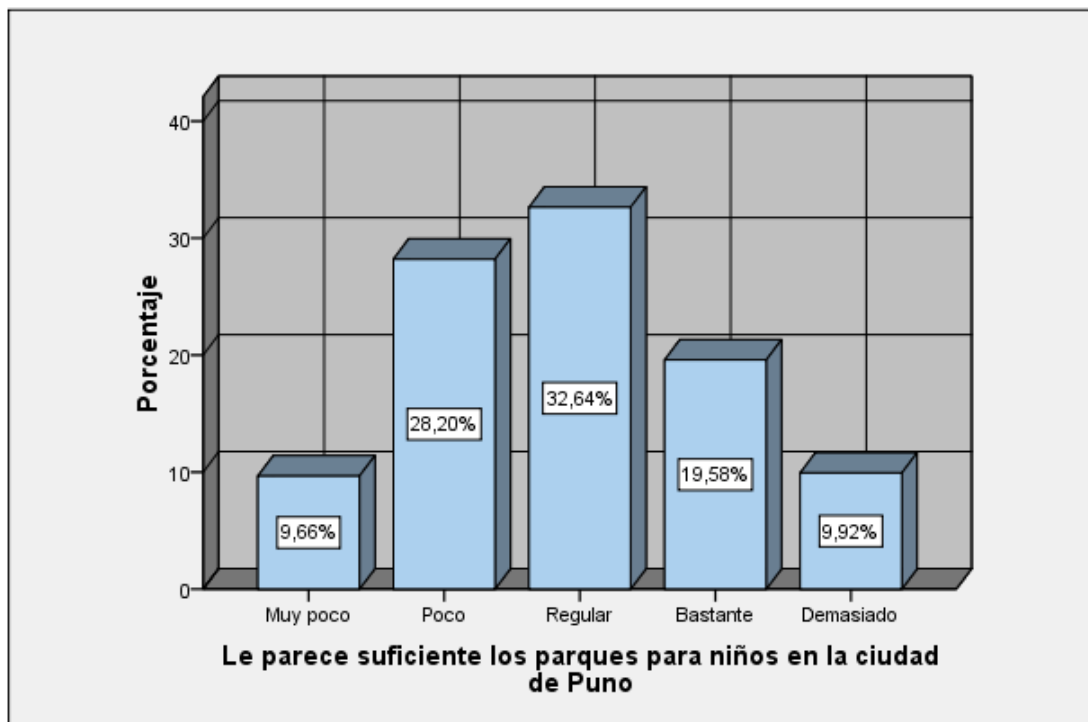


Figura 28. Le parece suficiente los parques para niños en la ciudad de Puno.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de los parques para niños de la ciudad de Puno, el 32.64% evaluaron de manera regular como suficientes, el 28.20% como pocos parques, el 19.58% bastantes parques, el 9.92% como demasiados parques y un reducido 9,66% como muy pocos parques, observándose claramente que se necesitan edificar más parques para niños en la ciudad de Puno ya que es fundamental la recreación activa y pasiva de los niños para su adecuado desarrollo; esto con la debida gestión de la Municipalidad Provincial de Puno.

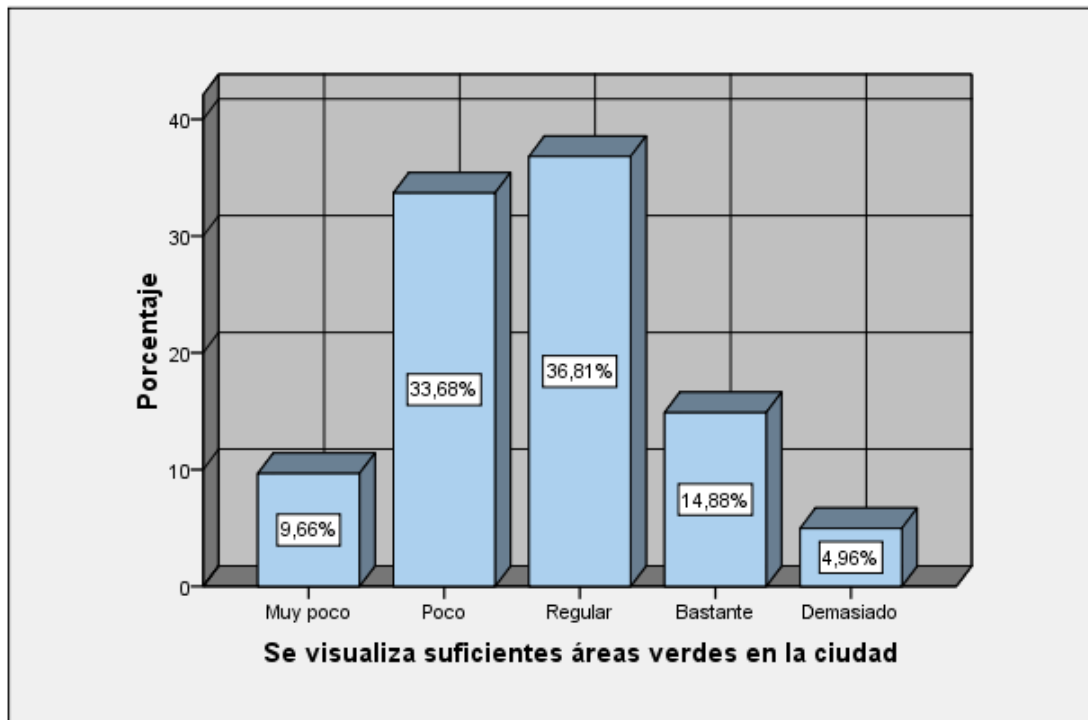


Figura 29. Se visualiza suficientes áreas verdes en la ciudad.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de la visualización de áreas verdes de la ciudad de Puno, el 36.81% evaluaron de manera regular la cantidad áreas verdes, el 33.68% como pocas áreas verdes, el 14.88% bastantes áreas verdes, él 9.66% muy pocas áreas verdes y un reducido 4.96% como demasiadas áreas verdes, observándose claramente que se necesitan más áreas verdes en la ciudad de Puno para su mejor visualización como entorno urbano. esto con la debida gestión de la Municipalidad Provincial de Puno o entidades privadas relacionadas al sector turístico.

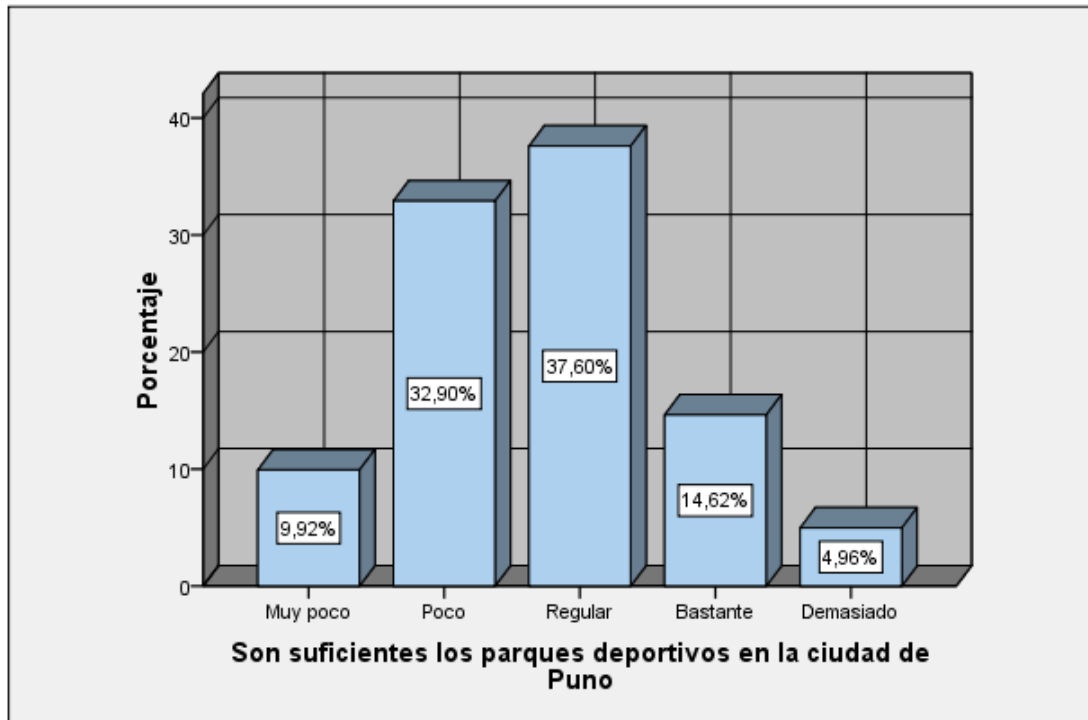


Figura 30. Son suficientes los parques deportivos en la ciudad de Puno.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico de los parques deportivos de la ciudad de Puno, el 37.60% evaluaron de manera regular la cantidad de parques deportivos, el 32.90% como pocos parques deportivos, el 14.62% bastantes parques deportivos, el 9.92% muy pocos parques deportivos y un reducido 4.96% como demasiados parques deportivos, observándose claramente que se necesita la edificación de más parques deportivos en la ciudad de Puno; de esa manera impulsar a la población para la práctica de actividades deportivas en un espacio adecuado y bien implementado. A través de la gestión de proyectos de la Municipalidad Provincial de Puno.

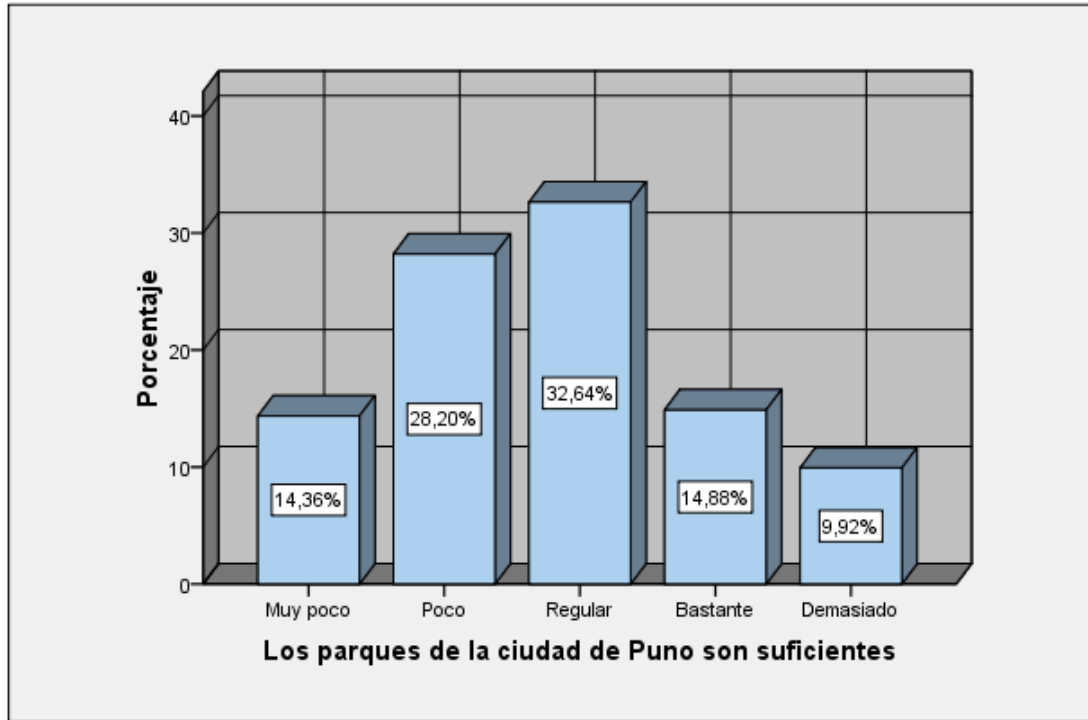


Figura 31. Los parques de la ciudad de Puno son suficientes.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico de los parques de la ciudad de Puno, el 32.64% evaluaron de manera regular la cantidad de parques, el 28.20% como pocos parques, el 14.88% bastantes parques, él 14.36% muy pocos parques y un reducido 9.92% como demasiados parques, observándose claramente que se necesita la edificación de más parques en la ciudad de Puno; de esa manera impulsar el desarrollo social de la población, mejorando la calidad de vida en el sector urbano. A través de la gestión de proyectos de la Municipalidad Provincial de Puno.

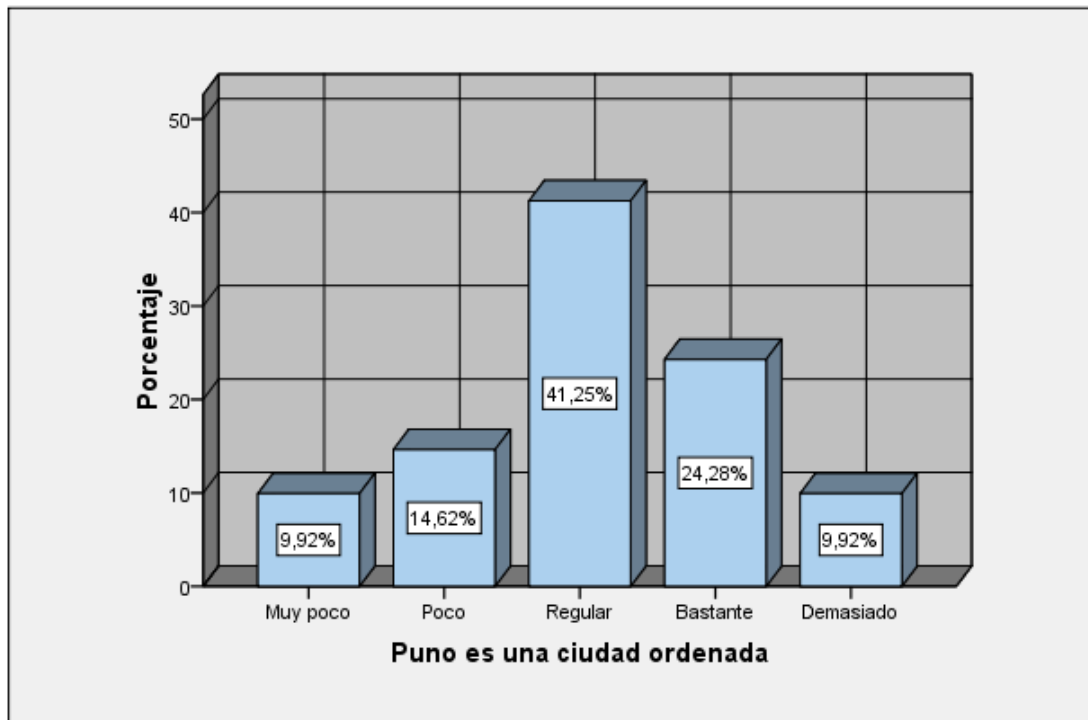


Figura 32. Puno es una ciudad ordenada.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca del orden de la ciudad de Puno, el 41.25% evaluaron de manera regular como ciudad ordenada, el 24.28% como poco ordenada, el 14.62% bastante ordenada, él 9.92% muy poco ordenada y otro 9.92% como demasiada ordenada, observándose claramente que se necesita un plan de ordenamiento territorial para darle una mejor imagen a la ciudad de Puno. A través del plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad Provincial de Puno.

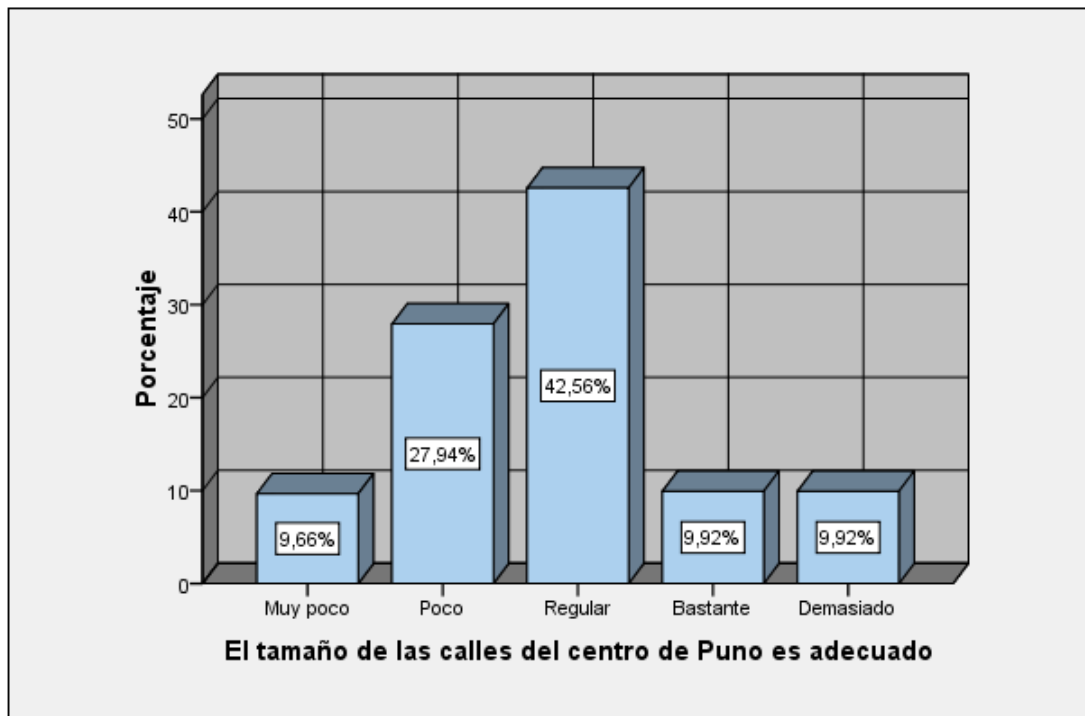


Figura 33. El tamaño de las calles del centro de Puno es adecuado.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico con respecto a las calles del centro de la ciudad de Puno, el 42.56% evaluaron de manera regular las calles del centro, el 27.94% como poco adecuados las calles del centro, el 9.66% muy poco adecuadas las calles del centro, el 9.92% bastante adecuadas las calles del centro y otro 9.92% como demasiado adecuadas las calles del centro, observándose claramente que se necesita la intervención a nivel de renovación urbana para mejorar las calles del centro de la ciudad de Puno. A través del plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad Provincial de Puno.

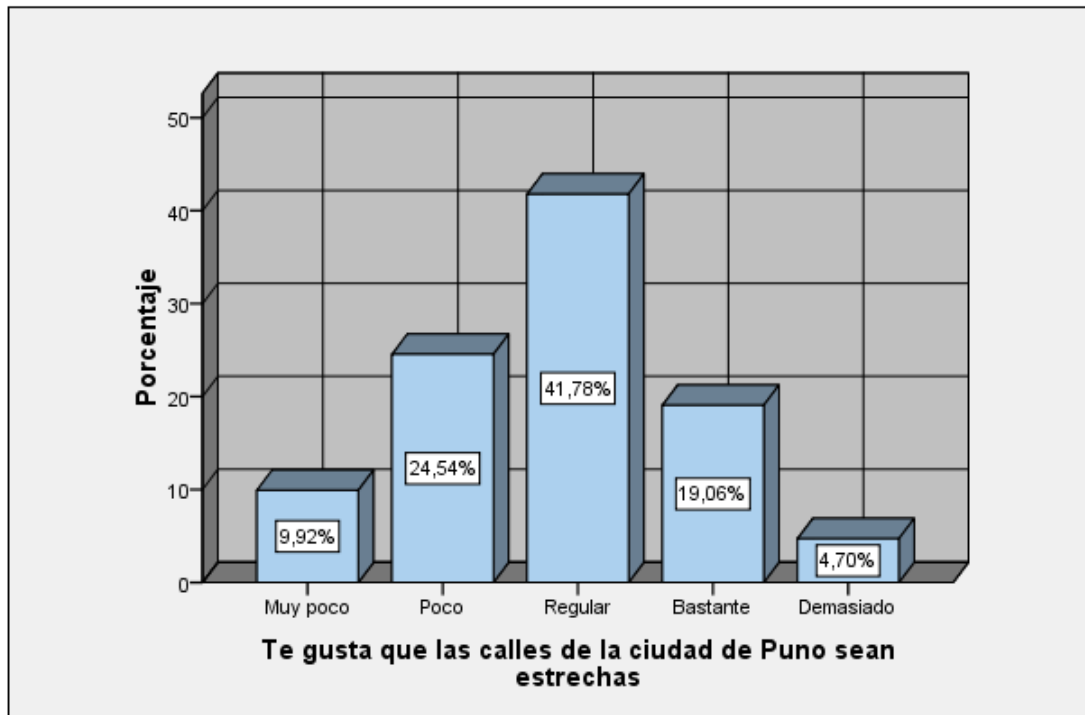


Figura 34. Te gusta que las calles de la ciudad de Puno sean estrechas.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico del gusto las calles estrechas de la ciudad de Puno, el 41.78% evaluaron de manera regular el gusto las calles estrechas, el 24.54% como poco gustosas las calles estrechas, el 19.92% muy poco gustosas las calles estrechas, él 9.92% bastante gustosas las calles estrechas y un reducido 4.70% como demasiado gustosas las calles estrechas, observándose claramente que se necesita la intervención a nivel de renovación urbana para mejorar las calles estrechas de la ciudad de Puno. A través del plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad Provincial de Puno.

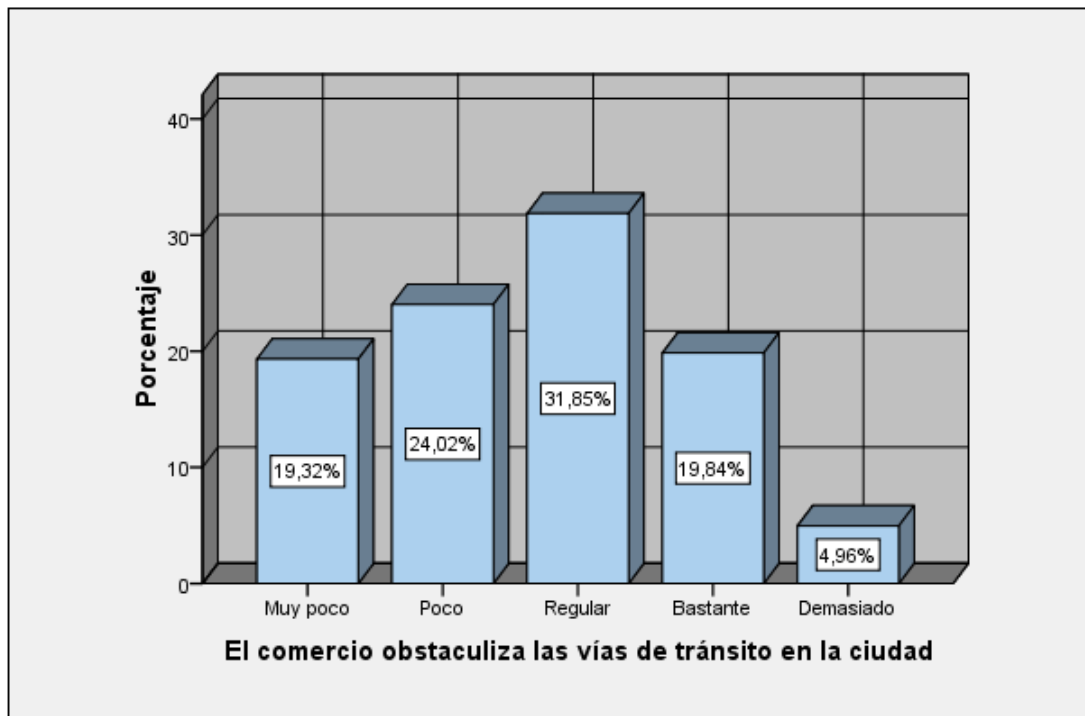


Figura 35. El comercio obstaculiza las vías de tránsito en la ciudad.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de que el comercio obstaculiza las vías de tránsito de la ciudad de Puno, el 31.85% evaluaron de manera regular la obstaculización de las vías de tránsito por el comercio, el 24.02% como poca la obstaculización de las vías de tránsito por el comercio, el 19.84% muy poca la obstaculización de las vías de tránsito por el comercio, él 19.32% bastante comercio que obstaculiza de las vías de tránsito y un reducido 4.96% como demasiada obstaculización de las vías de tránsito por el comercio, observándose claramente que se necesita aplicación precisa del plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad provincial de Puno.

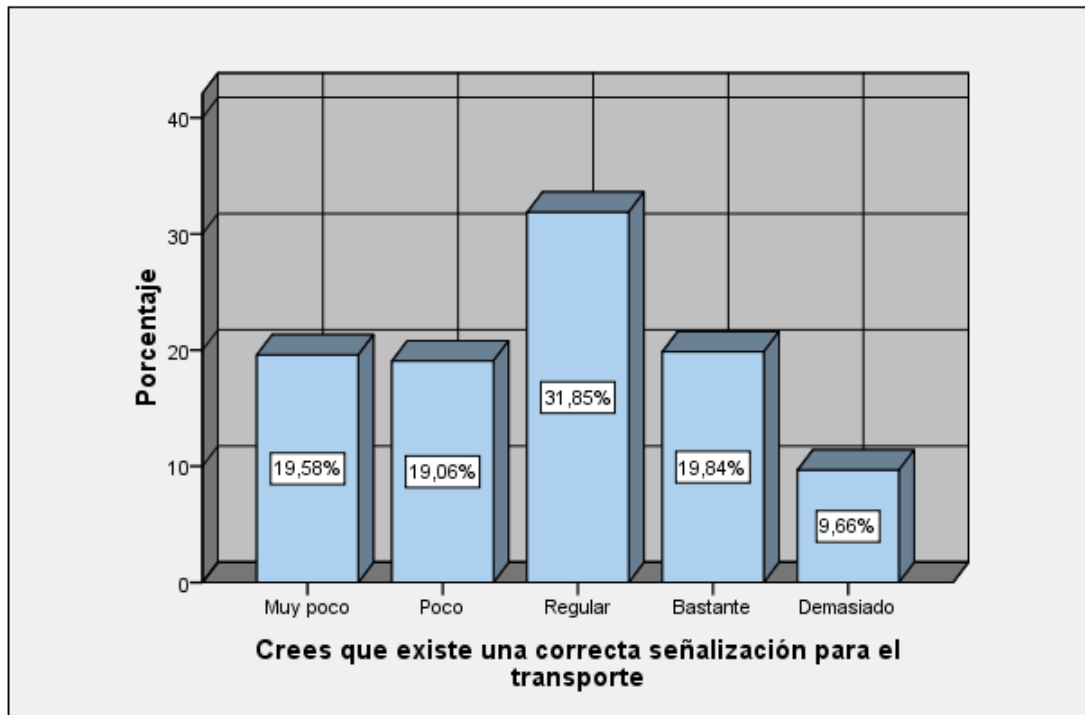


Figura 36. Crees que existe una correcta señalización para el transporte.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de la existencia de una correcta señalización para el transporte en la ciudad de Puno, el 31.85% evaluaron de manera regular la correcta señalización para el transporte, el 19.84% como bastante correcta la señalización para el transporte, el 19.58% como muy poca señalización para el transporte, él 19.06% poca la señalización para el transporte y un reducido 9.66% como demasiada señalización para el transporte, observándose claramente que se debe implementar mayor señalización para mejorar el transporte y la calidad de vida del usuario. A través de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial-Municipalidad Provincial de Puno.

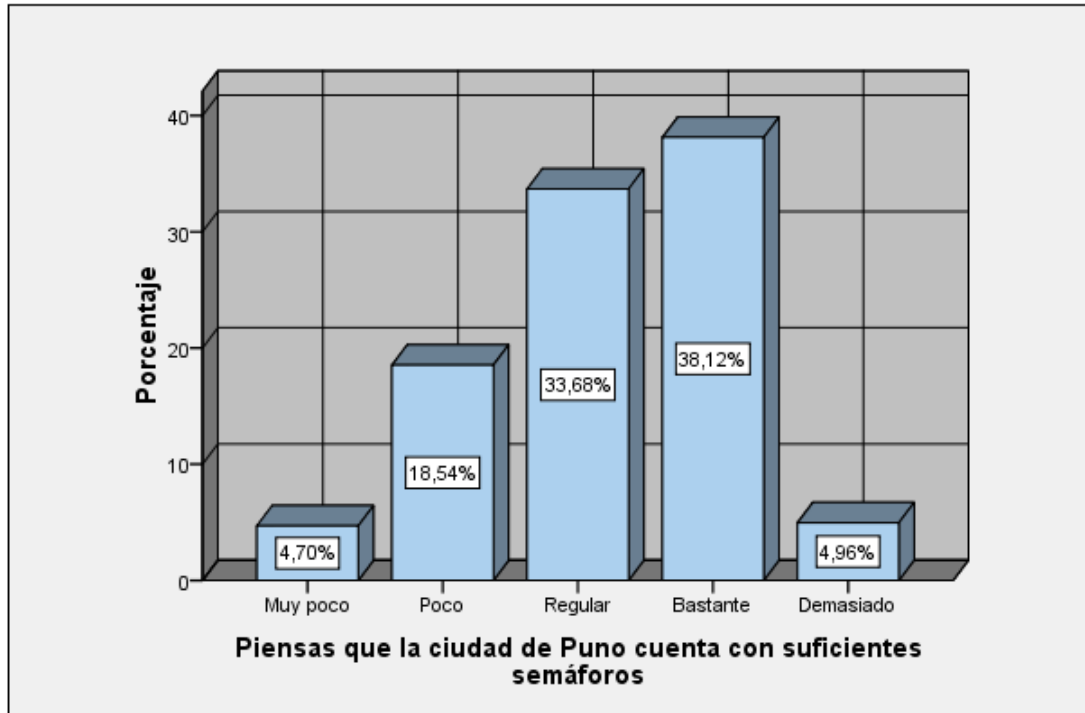


Figura 37. Piensas que la ciudad de Puno cuenta con suficientes semáforos.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico respecto a la cantidad de semáforos de la ciudad de Puno, el 38.12% evaluaron como bastantes la cantidad de semáforos, el 33.68% como regular la cantidad de semáforos, el 18.54% pocos semáforos existentes en la ciudad de Puno, el 4.96% demasiados semáforos en la ciudad de Puno y un reducido 4.70% como muy pocos semáforos en la ciudad de Puno, observándose claramente que se debe implementar semáforos en zonas donde se requiera, de esa manera ordenar el transporte y mejorar la calidad de vida del ciudadano. A través de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial-Municipalidad Provincial de Puno.

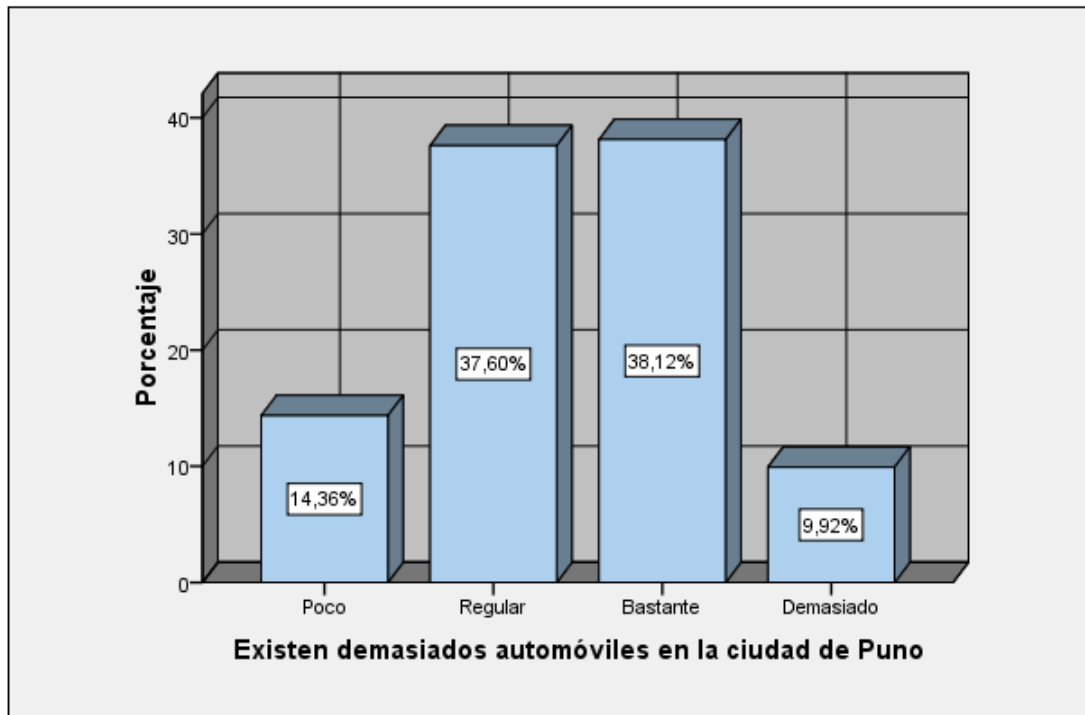


Figura 38. Existen demasiados automóviles en la ciudad de Puno.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico con relación a la cantidad de automóviles en la ciudad de Puno, el 38.12% evaluaron como bastantes automóviles existentes en la ciudad de Puno, el 37.60% como regular la cantidad de automóviles, el 14.36% como pocos automóviles existentes en la ciudad de Puno y un reducido 9.92% como demasiados automóviles en la ciudad de Puno, observándose claramente que son bastantes los automóviles existentes en la ciudad de Puno y que para contribuir con el medio Ambiente se debe fomentar la utilización de transportes alternos como las bicicleteas entre otros. A través de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial-Municipalidad Provincial de Puno.

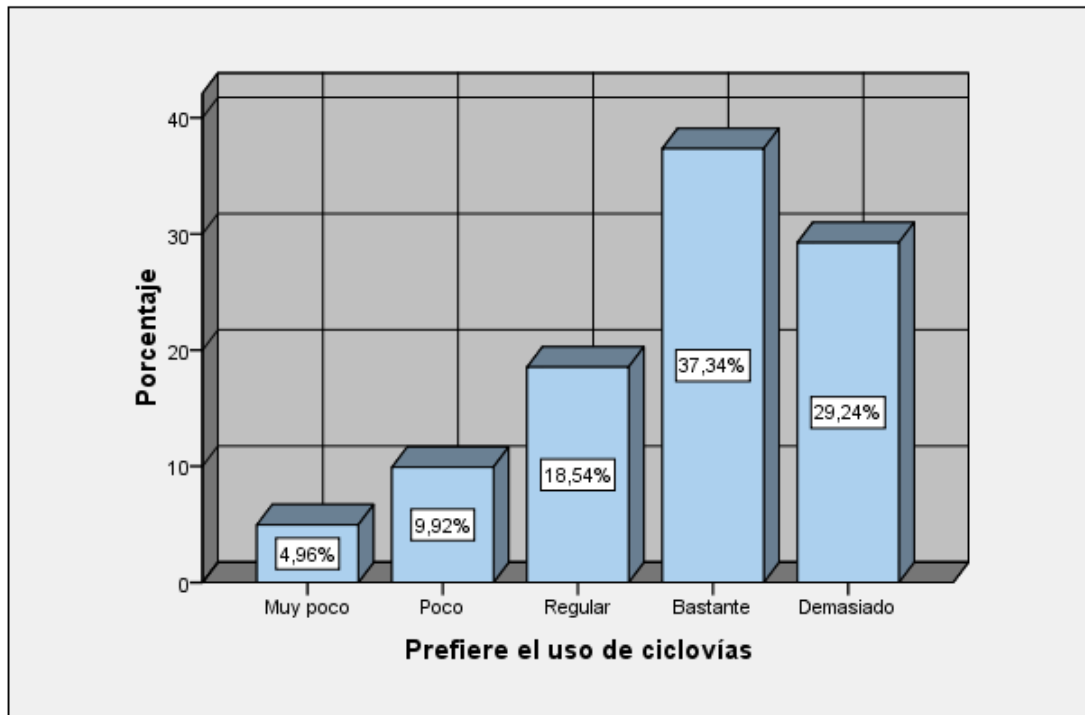


Figura 39. Prefiere el uso de ciclovías.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico con relación a la preferencia del uso de ciclovías en la ciudad de Puno, el 37.34% evaluaron como bastante su preferencia por el uso de ciclovías, el 29.24% como demasiada su preferencia del uso de ciclovías, el 18.54% como regular su preferencia del uso de ciclovías, el 9.92% poca su preferencia acerca del uso de ciclovías y un reducido 4.96% como muy poca preferencia sobre el uso de ciclovías, observándose claramente que se necesitan más ciclovías y control de las ya existentes en la ciudad de Puno. A través de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial-Municipalidad Provincial de Puno.

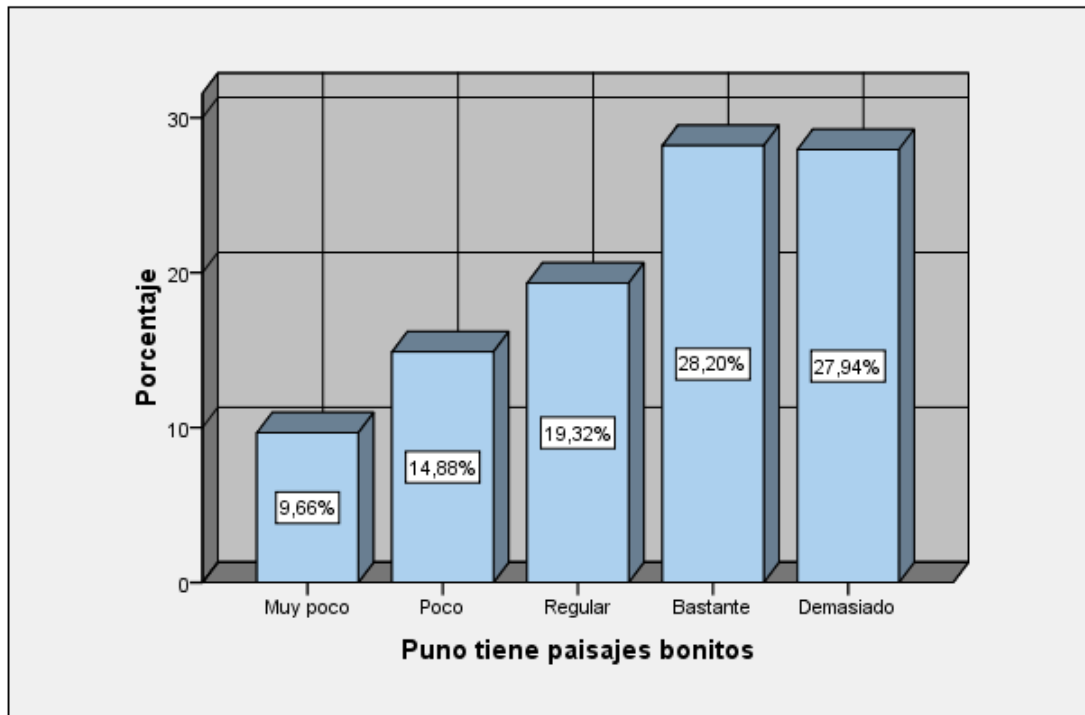


Figura 40. Puno tiene paisajes bonitos.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de los paisajes en la ciudad de Puno, el 28.20% evaluaron como bastante bonitos los paisajes de la ciudad de Puno, el 27.94% consideran demasiado bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, el 19.32% como regularmente bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, el 14.88% poco bonitos los paisajes en la ciudad de Puno y un reducido 9.66% como muy poco bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, observándose claramente que se necesita renovar, mejorar y crear espacios a nivel urbano para que el paisaje natural contraste con la zona Urbana. Respetando el plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad provincial de Puno.

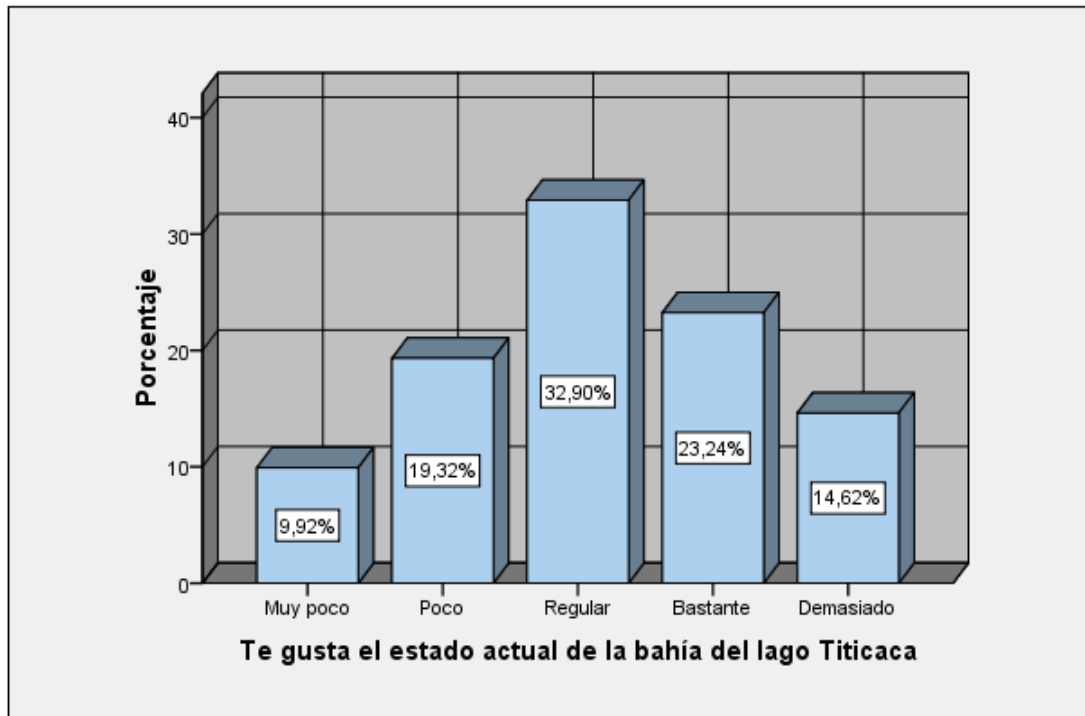


Figura 41. Te gusta el estado actual de la bahía del lago Titicaca.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca del estado actual de la bahía del lago Titicaca en la ciudad de Puno, el 32.90% evaluaron como bastante bonitos los paisajes de la ciudad de Puno, el 27.94% consideran demasiado bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, el 19.32% como regularmente bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, el 14.88% poco bonitos los paisajes en la ciudad de Puno y un reducido 9.66% como muy poco bonitos los paisajes en la ciudad de Puno, observándose claramente que se necesita renovar, mejorar y crear espacios a nivel urbano para que contraste con el paisaje natural. Respetando el plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad provincial de Puno.

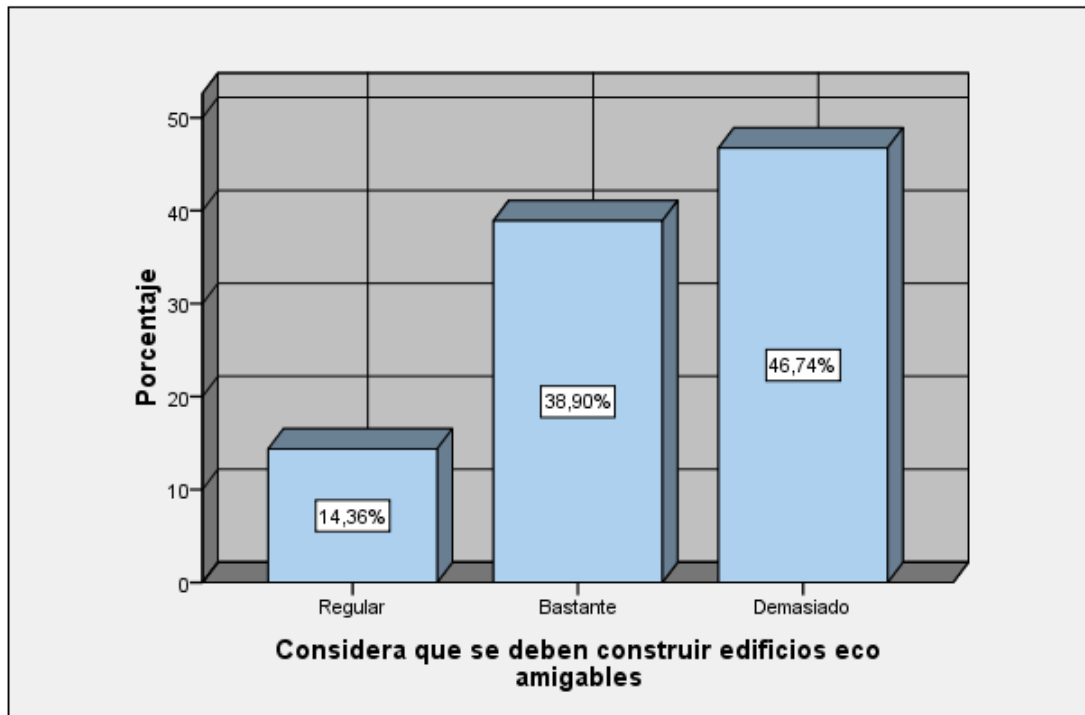


Figura 42. Considera que se deben construir edificios eco amigables.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico con respecto a la construcción de edificios eco amigables en la ciudad de Puno, el 46.74% consideran demasiado impórtate construir edificios eco amigables en la ciudad de Puno, el 38.90% considera bastante impórtate construir edificios eco amigables en la ciudad de Puno, y el 14.36% como regularmente impórtate construir edificios eco amigables en la ciudad de Puno, observándose claramente que se necesita construir edificaciones eco amigables, ya que Puno por ser considerada ciudad turística debe progresar con su imagen a nivel mundial. Respetando el plan de desarrollo urbano formulado por la Municipalidad provincial de Puno.

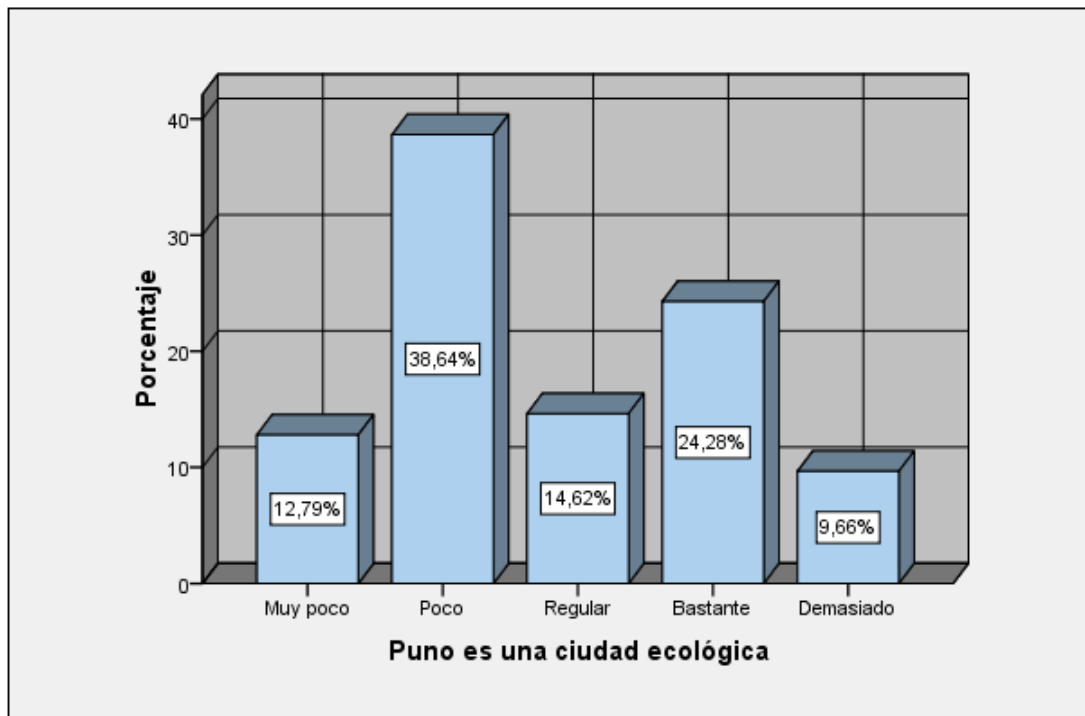


Figura 43. Puno es una ciudad ecológica.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de Puno como ciudad ecológica, el 38.64% consideran a Puno como poco ecológica, el 24.28% como bastante ecológica la ciudad de Puno, el 14.62% como regularmente ecológica la ciudad de Puno, el 12.79% determinan muy poca ecológica la ciudad de Puno, y un reducido 9.66 como una ciudad demasiado ecológica. Observándose claramente que Puno por contar con el lago Titicaca y pasajes naturales en su entorno inmediato debe implementar áreas verdes y fomentar el adecuado tratamiento de residuos sólidos. A través de la Gerencia de Medio Ambiente y Servicios- Municipalidad provincial de Puno.

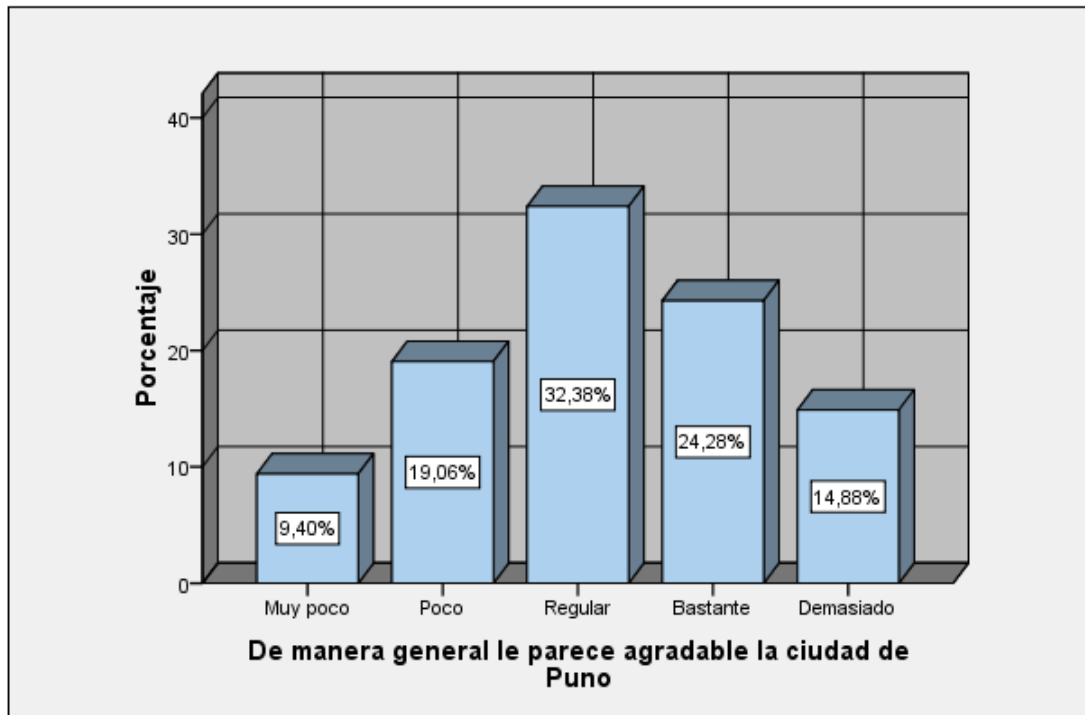


Figura 44. De manera general le parece agradable la ciudad de Puno.

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de la investigación sobre la percepción del diseño arquitectónico acerca de Puno como ciudad agradable a nivel general, el 32.38% consideran agradable la ciudad de Puno, el 24.28% como bastante agradable, el 19.06% como regularmente agradable, el 14.88% determinan demasiado agradable la ciudad de Puno, y un reducido 9.40 como una ciudad muy poco agradable. observándose claramente que se necesita mejorar la imagen a nivel urbano de la ciudad de Puno; de esa manera impulsar el desarrollo social, económico y ambiental de la población, mejorando la calidad de vida en el sector urbano. A través de la gestión de proyectos de la Municipalidad Provincial de Puno.

Diagrama de Pareto

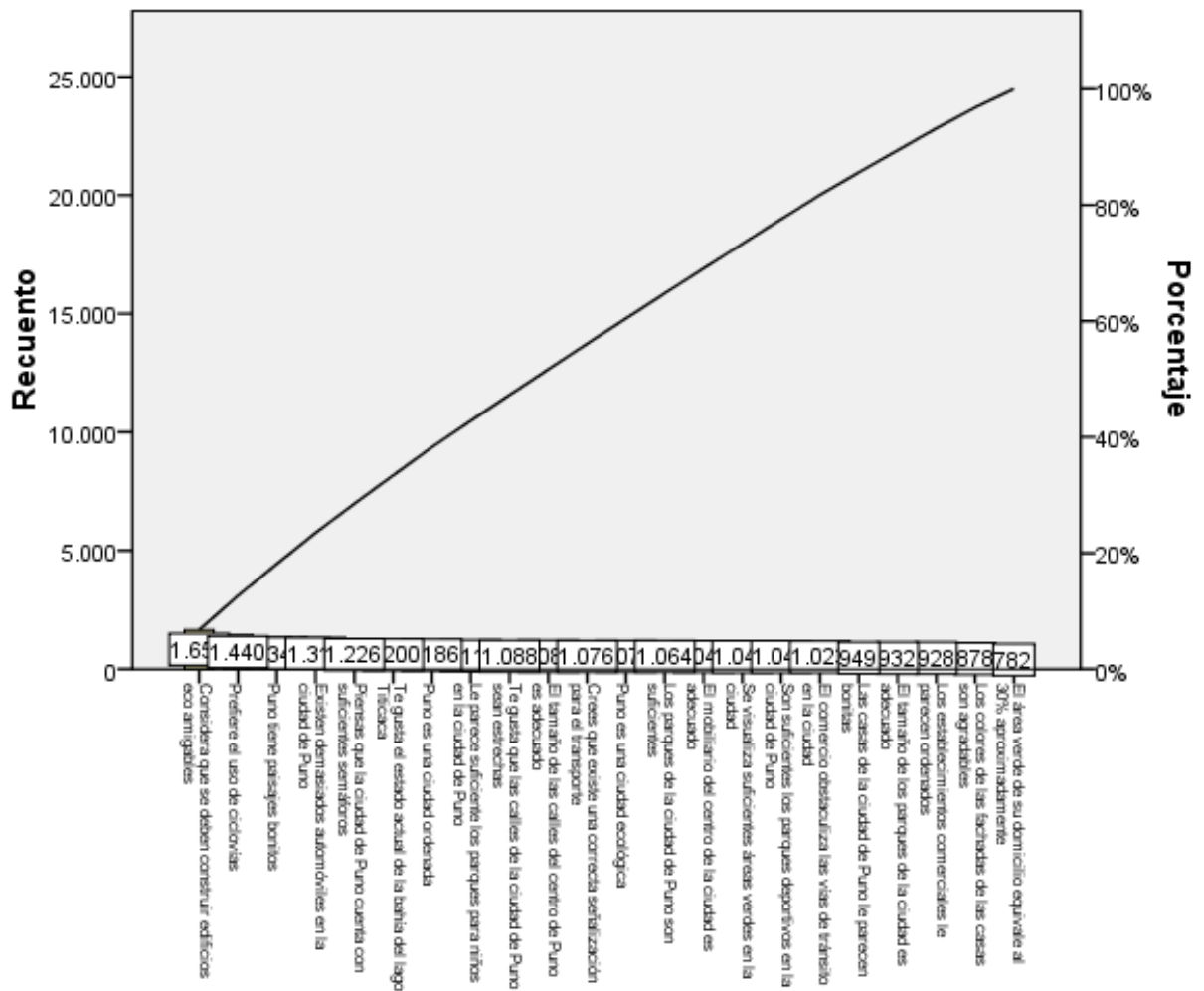


Figura 45. Evaluación general de los elementos del diseño urbano de la ciudad de Puno.

Fuente: Elaboración propia.

La tendencia sobre la construcción de edificios eco amigables es la principal percepción para mejorar la ciudad con fines de mejorar la calidad de vida del poblador local y como consecuencia convertirla en una ciudad turística y en contraste se debe promover políticas que permitan incentivar la ampliación del área verde en los domicilios de la ciudad de Puno, que según reglamento de edificaciones es del 30% mínimamente.

4.3. PROPUESTA DE PRINCIPALES ACCIONES PARA MEJORAR LA GESTIÓN DEL TURISMO A TRAVÉS DE LOS COMPONENTES DEL DISEÑO URBANO

4.3.1. Ciclovías



Figura 46. Ciclovías en Puno.

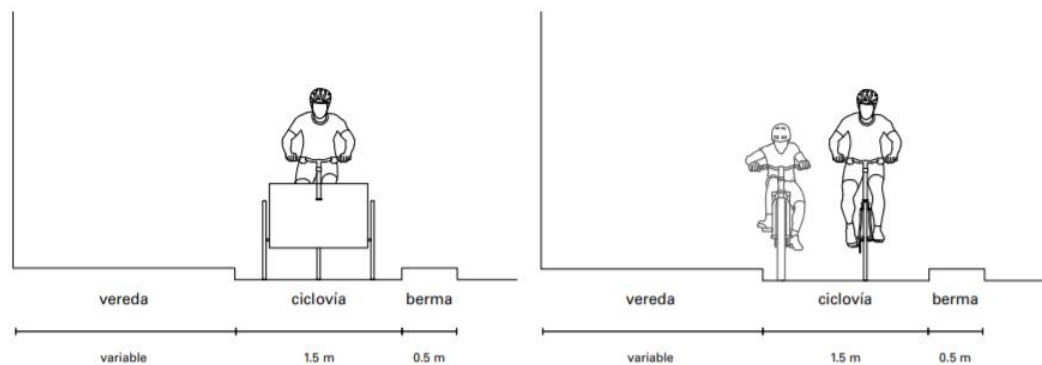
Fuente: Municipalidad Provincial de Puno.

Las ciclovías son una mejor solución ya que las mismas proveen una infraestructura donde el ciclista puede desplazarse de forma rápida y segura, sin invadir el espacio de los peatones. En una bicisenda se molesta a los mismos y la velocidad de desplazamiento debe ser mucho menor para no poner en riesgo la seguridad de los peatones.

En las últimas décadas las grandes ciudades del mundo se han visto agobiadas por el incremento descontrolado de vehículos a motor, generando embotellamientos durante horas y en algunas ciudades el embotellamiento ha durado varios días. Es por esto que los gobiernos son los principales promotores de buscar planes alternativos de movilidad, siendo uno de los que se encuentra de moda el uso de la bicicleta, vehículo personal amigable con el medio ambiente.

La ciudad de Puno, actualmente, se encuentra lejos de contar con las condiciones de seguridad e infraestructura para que las personas puedan circular en

bicicleta. En la zona baja de la ciudad uno se ve un gran uso de triciclos para la carga de productos y personas. El uso de este modo de transporte sostenible es una característica local muy positiva y sostenible. En las zonas residenciales, incluso en las laderas de Puno, uno se ve un mayor uso de bicicleta. En particular, los niños utilizan la bicicleta como un modo de transporte. Esto es importante para promover la independencia de los niños y mejorar su calidad de vida.



Ciclovías de 1.5m de ancho en cada sentido pueden acomodar los triciclos de carga y los ciclotaxis. Además, son un ancho que permite que los niños puedan aprender con comodidad.

Se propone que la ciclovía está aislada por una berma de 50cm de ancho para proteger de autos que abren sus puertas.



Figura 47. Ciclovías en Puno.

Fuente: Plan de movilidad sostenible-Puno



Figura 48. Copenhague, Dinamarca, vía Flickr.

Fuente: Dylan Passmore; Plataforma Urbana.

Los modos sustentables de movilidad no motorizados, como las caminatas y las bicicletas, ayudan a las ciudades a tener habitantes más saludables, menor contaminación acústica y atmosférica, calles descongestionadas y más espacio público disponible en la superficie.

Estas características han sido reconocidas en distintas ciudades del mundo y se han promovido a través de proyectos urbanos que buscan hacer de los entornos urbanos lugares que sean más amigables, caminables, habitables y verdes.

Por ejemplo, Nueva York lanzó un plan para peatonalizar Times Square, un espacio ahora destinado a los peatones que en 2009 estaba destinado principalmente a los automóviles; y ciudades como Portland y Seattle, entre otras, han demolido autopistas para construir parques.

La trascendencia de los espacios destinados a los peatones y ciclistas es cada vez más visible y para que se materialice de la mejor manera, el informe menciona que deberían existir espacios peatonales y ciclovías de al menos 10 kilómetros de longitud por cada kilómetro cuadrado.

4.3.2. Uso Mixto de Áreas Publicas



Figura 49. Parque Daniel Alcides Carrión en Puno, Perú.

Fuente: Elaboración Propia.



En la ciudad de Puno los parques y plazas del centro de la ciudad son los lugares más utilizados para la venta y promoción de diversos productos; en diversas ocasiones son utilizadas como puntos de comercio masivos. Es importante tener en cuenta que el uso mixto de áreas públicas requiere de un tratamiento adecuado en el área a desarrollar, en la limpieza, el orden, incluso el diseño de las mencionadas zonas, este es un punto esencial, el turista local, nacional e internacional son muy objetivos a la hora de elegir un destino propio a sus exigencias.

La ONU declaró que “Nuestras ciudades deben ser lugares donde los humanos disfruten de una vida plena en condiciones de dignidad, buena salud, seguridad, felicidad y esperanza”. Mientras tanto la Unión Europea se manifiesta en el sentido de que “Las ciudades, como centros de actividad, de población y de empleo, son el origen y el motor del desarrollo económico, social y cultural”.

En este contexto, varios países de América Latina toman la vanguardia en la producción de leyes, normas y documentos teóricos que sienten los lineamientos del ordenamiento territorial y que conduzcan a las universidades y a las instituciones públicas y privadas encargadas de liderar estos procesos. Colombia produjo su Ley de Desarrollo Territorial en 1997, Brasil promulgó la Ley del Estatuto de la Ciudad en el 2001 y Chile trabajó arduamente en su Ley General de Urbanismo y Construcciones que tuvo su última reforma en el 2005.



Figura 50. Barrio Lastarria, Santiago.

Fuente: Plataforma Urbana.

Los sectores de las ciudades que combinan los usos comerciales con los residenciales son caminables, más dinámicos y permiten satisfacer las necesidades de sus habitantes sin la necesidad de que deban recorrer largas distancias, entre otras ventajas.

Acerca de este tipo de usos de suelos, la normativa china de planificación urbana menciona que cada habitante debe tener acceso a una cierta cantidad de equipamiento, pero no indica a qué distancia de su vivienda.

Es por esto que este principio sostiene que es recomendable que los servicios estén en un radio de 500 metros de las viviendas pertenecientes a terrenos de uso mixto y además que éstos sean de seis tipos correspondientes a: bancos, colegios, hospitales, centros de entretenimiento, oficinas y restaurantes.

4.3.3. Espacios Públicos Verdes

En la ciudad de Puno existen varios espacios verdes aun sin tratamiento, uno de los espacios más visitados por los turistas en la ciudad de Puno es el Puerto ubicado entre la Av. Costanera y la Av. Titicaca. Este es un punto de encuentro debido a la afluencia del tráfico lacustre hacia las diferentes islas a visitar en la

mencionada ciudad. Sin embargo, el cuidado de la Av. Costanera es claramente reprochable, siendo un espacio público verde a orillas de un atractivo turístico mundialmente conocido tiene diversas deficiencias:



Figura 51. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura 52. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.

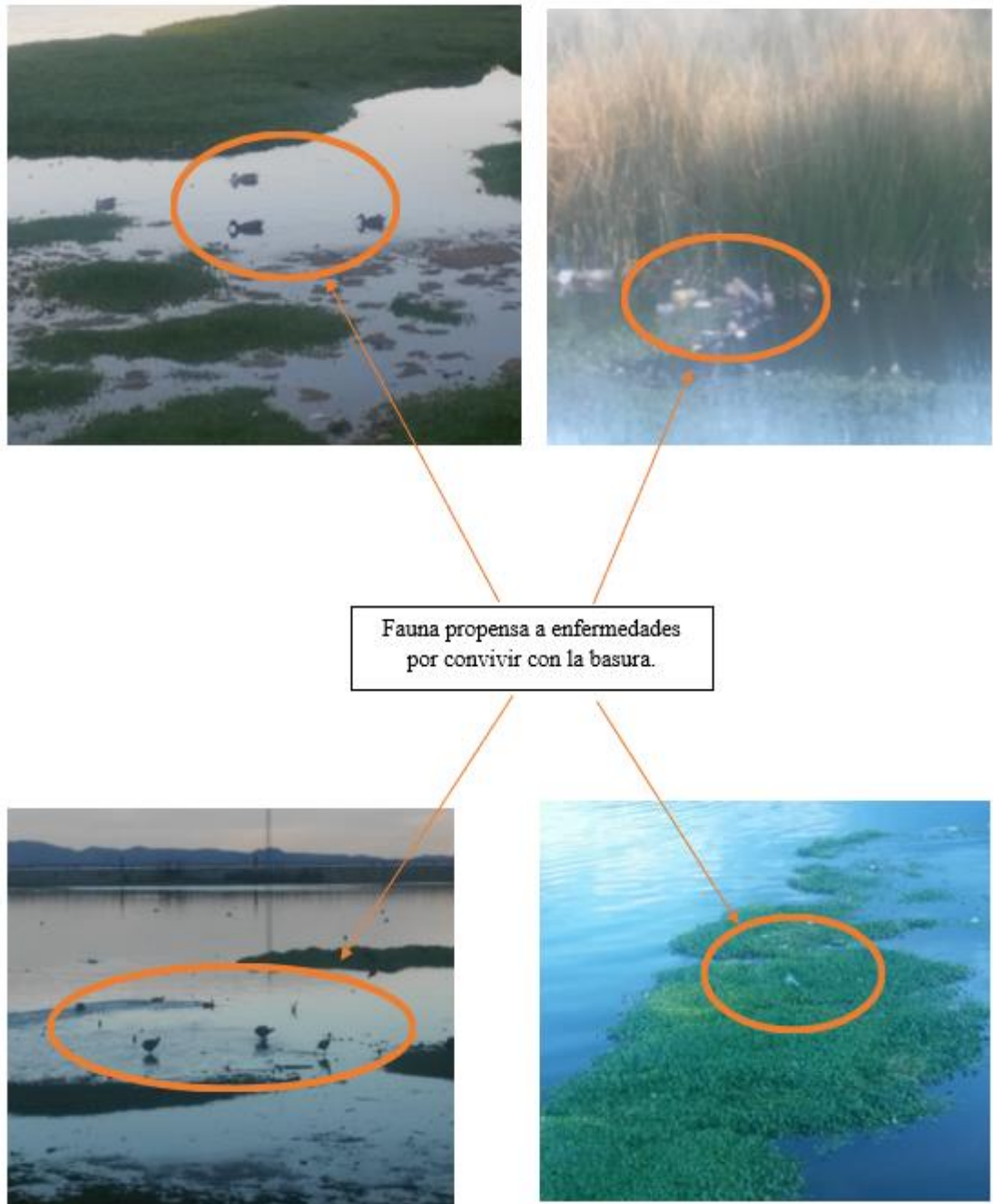


Figura 53. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.

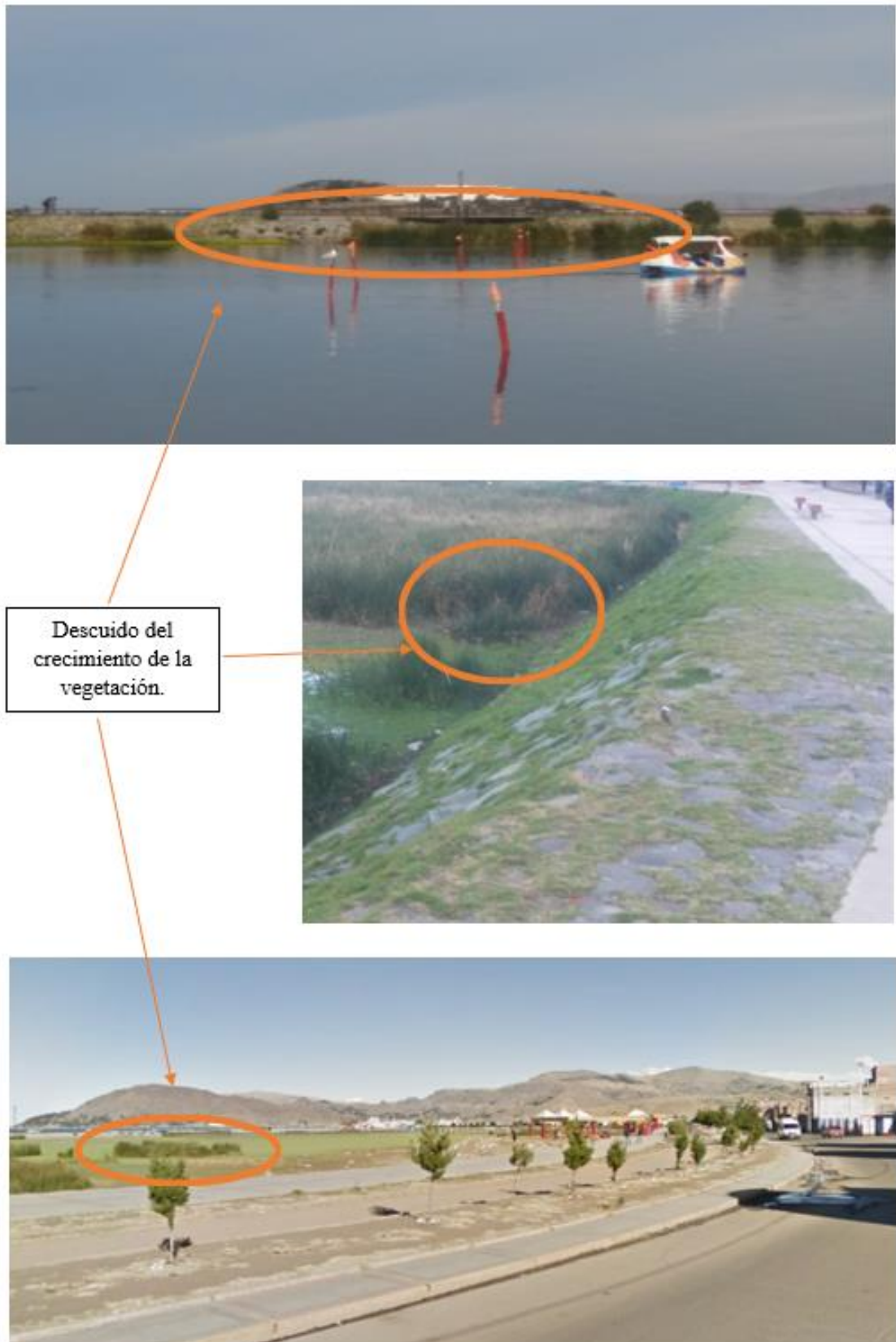


Figura 54. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.



Casas sin fachadas
terminadas y
estacionamientos no
definidos.



Figura 55. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura 56. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura 57. Av. Costanera-Puno.

Fuente: Elaboración Propia.

A pesar del mal estado de La bahía del lago Titicaca en la ciudad de Puno este es un punto de encuentro habitual en la población donde juegan diferentes deportes y lo usan como lugar de descanso ya que por la cercanía al lago causa en las personas sensaciones de paz, tranquilidad y armonía; Por tal motivo, es esencial la intervención de las autoridades municipales en dicha zona para incrementar la

afluencia de turistas, reducir la delincuencia y de ese modo mejorar la calidad de vida de la población.



Figura 58. Bahía del lago Titicaca en Puno, Perú

Fuente: Elaboración Propia.

La importancia de conservar el ecosistema del borde lacustre radica en la multitud de funciones que realiza, destacando la estabilización de riberas, mejora de la calidad del agua, corredor verde y en los ámbitos urbanos mejora paisajística y espacios destinados al uso social y turístico.



Figura 59. Parque Fluvial Renato Poblete, Santiago.

Fuente: Constanza López, vía Flickr.



Hacer ejercicio, disfrutar al aire libre, reducir los niveles de estrés, juntarse con los amigos y mucho más es lo que se puede hacer, gratuitamente, en los parques y en las plazas públicas. De ahí que la importancia de tener espacios verdes en las ciudades cada vez es más valorada por los habitantes.

Es por esto que, respecto a este principio, la publicación menciona que las viviendas debieran tener algún espacio público verde a no más de 500 metros, en promedio. Asimismo, dice que las áreas residenciales debieran destinar una superficie mayor al 40 por ciento a la vegetación, mientras que las que tienen otros fines, idealmente entre un 20 y un 40%.

Con estos parámetros, que para algunos pueden sonar muy lejanos a la realidad, el objetivo es que las personas tengan la posibilidad de reunirse en un espacio que fortalezca la identidad de sus barrios, que tenga un sentido de lugar, que refleje los valores de sus vecinos, que genere el interés para cuidarlo entre quienes lo visitan, entre tantos otros beneficios.

4.3.4. Edificios “verdes”

Es evidente que en el centro de la ciudad de Puno no existen edificios verdes tanto en las viviendas como en los establecimientos turísticos, cabe resaltar que Roberto Sánchez, ministro de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) entregó los diplomas de reconocimiento internacional como destinos sostenibles a: Titicaca, Lago Sagrado de los Incas (Puno); y Sandia, la Ruta del Café y el Parque Nacional Bahuaja Sonene (Puno - Madre de Dios). La ceremonia se realizó en la isla Esteves, en la región puneña. “Esta distinción muy importante ha identificado a nuestro lago Titicaca como un destino verde, es decir un lugar que tiene prácticas sostenibles de lucha y de cuidado por conservar su biodiversidad, porque es un todo donde

confluyen: idiomas, cultura, identidad, cocina regional, danzas, comunidades organizadas alrededor del territorio megadiverso”. (Sanchez; 2021).

La municipalidad provincial de Puno, las organizaciones Privadas del sector turístico (Establecimientos de hospedaje, restaurantes, Agencias de viaje, etc.), población en general; tienen el deber de contribuir con el turismo haciendo de Puno una ciudad ecológicamente habitable ya que el turismo trae tres tipos de trabajo: Directo (Profesionales en turismo), Indirecto (Establecimientos comerciales) e inducido (comercio informal). Con el turismo todos ganan hasta la misma población en una ciudad ordenada y agradable visualmente atrae más turistas con ello divisas, la calidad de vida de la población mejora con calles ordenadas, áreas verdes, puestos de trabajo y reducción de la delincuencia.

En la ciudad de Puno una buena manera de hacer que el casco urbano sea más atractivo es la implementación de edificios verdes y eliminación de cables de alumbrado público ya que estos causan contaminación visual.



Figura 60. Hotel B3 Virrey, Colombia-Bogotá.

Fuente: Google.

El aristocrático hotel está situado en Bogotá, a 16 kilómetros del aeropuerto internacional El Dorado. Su moderna fachada posee un revestimiento de vegetación y enredaderas de pétalos y flores. Se le considera uno de los edificios verdes más regios de la capital colombiana.

Lo que podría haber sido una monótona fachada de ocho pisos, se convirtió en un hermoso jardín vertical. Fueron necesarias más de 25.000 plantas para componer esta ‘selva urbana’, ubicada en el Hotel B3 Virrey de Bogotá (Colombia). Para ello se utilizaron un total de 55 especies diferentes, el 40% autóctonas. Con dicha vegetación se ganó aislamiento y una reducción en el consumo energético, a la vez que un aire más limpio.

4.3.5. Cableado Subterráneo



Figura 61. Av. Simón Bolívar- Cableado Subterráneo en Puno, Perú.

Fuente: Municipalidad Provincial de Puno.

La Av. Simón Bolívar se ha convertido en el corredor vial más importante de la ciudad de Puno, en esta vía se desarrollarán actividades culturales dancísticas, no solo en honor a la virgen candelaria, sino también de las demás instituciones

(colegios y universidades). Gracias a esta obra de renovación Urbana se mejora el ordenamiento territorial, mejora la percepción del turista y del poblador sobre la ciudad de Puno.



Figura 62. Av. Simon Bolivar- Cableado Subterráneo en Puno, Perú.

Fuente: Radio Onda Azul



Figura 63. Jr. Lima, Cableado Aéreo en Puno, Perú.

Fuente: Elaboración Propia.



Uno de los principales contaminantes visuales en los espacios públicos es el cableado aéreo que predomina en el centro turístico de la ciudad de Puno. El crecimiento urbano acelerado ha generado un deterioro ambiental en las ciudades, la contaminación se asocia principalmente a recursos naturales, Pero hay tipos de contaminación más característicos de los entornos urbanos como la sonora, lumínica y la visual.

Cada vez, la calidad visual del paisaje urbano es tema de interés público en países desarrollados y la sensibilización de sus habitantes acerca del aspecto de sus entornos urbanos se muestra, entre otras formas, a través de estrictas normativas, además de movimientos independientes contra el exceso publicitario, tales como la “Asociación de resistencia contra la Agresión Publicitaria” en Francia. (Mendez; 2013)

En Latinoamérica el problema de la contaminación visual va un poco más allá. Generalmente, en sus espacios públicos hay mayor diversidad de elementos que generan impactos visuales negativos que en países desarrollados, donde mediante una adecuada gestión, se han sustituido o mitigado, por ejemplo, el cableado aéreo, los grafitis, la inadecuada disposición de la basura, entre otros que son comunes en países en vías de desarrollo; allí se dispone de cableado subterráneo, una gestión de residuos sólidos que involucra un estricto control normativo, horarios, contenedores, reciclaje, entre otros.

Varias ciudades latinoamericanas se han puesto regular la contaminación visual a nivel normativo. El caso más resaltante, y que ha servido de ejemplo para otras ciudades del mundo, es el de Sao Paulo en Brasil, donde en el año 2006 se aprobó la ley “ciudad Limpia”, que prohíbe la publicidad exterior, moción que ha sido apoyada por mayor parte de la sociedad (Penteado y Hampp; 2007).

El crecimiento de la ciudad ha sido inminente por la enorme cantidad de gente desplazada que busca acceder al trabajo institucional o administrativo a través de la educación, la misma que es cada vez de menor calidad a medida que aumenta la demanda indiscriminada de la misma. La instalación de gente en las laderas y en el borde del lago ha formado un cinturón de ocupación informal que acentúa la presión sobre el centro. Los ejes longitudinales de la ciudad, fáciles de recorrer por su escasa pendiente, han sido “tomados” por el comercio informal, sin perder sus funciones de transporte y residenciales iniciales, ahora todo está mezclado. Entonces lo que se requiere son decretos Municipales que ayuden a lograr una mejor imagen de la ciudad de Puno, un Plan de ordenamiento Territorial es importante a la hora de redefinir los espacios públicos y de esa manera satisfacer las exigencias de la comunidad.

4.3.6. Energías Renovables



Figura 64. Bahía del lago Titicaca-Paneles fotovoltaicos en Puno, Perú.

Fuente: Elaboración Propia.

Los paneles solares fotovoltaicos son un conjunto de celdas solares que transforman la energía del sol en electricidad útil, ésta puede ser utilizada en casas habitacionales, comercios e industrias, a pequeña y/o gran escala. Se conforman de numerosas celdas encargadas de convertir la luz en electricidad. Dichas celdas son conocidas como células fotovoltaicas y dependen del efecto fotovoltaico, gracias a éste se producen cargas positivas y negativas en dos semiconductores para producir un campo eléctrico capaz de generar corriente.

La célula fotovoltaica (FV) es el componente que se encarga de captar la energía contenida en la radiación solar y transformarla en energía eléctrica. En general, una célula FV es un diodo elaborado con material semiconductor. (Pilco y Jaramillo; 2008).



Figura 65. Paneles Fotovoltaicos, Banco de Desarrollo de Asia.

Fuente: vía Flickr

En China, las energías renovables están ganando terreno debido a que el costo en su implementación es cada vez más bajo producto del interés en invertir por parte del gobierno y de actores privados. Un ejemplo de esto es que cerca de una planta de

acero se construyó una central eléctrica de 1GW que captura el calor que produce y lo inyecta al sistema energético.

Si bien la meta que se impuso Copenhague, convertirse en 2025 en la primera ciudad carbono neutral del mundo, sería ideal que se replicara en más ciudades, el informe plantea que en China la situación se debe analizar de manera particular para cada proyecto, considerando si es comercial o residencial.

Por esta razón, argumenta que, en las áreas residenciales, la generación de energía renovable (a partir de residuos y mezclando una producción de calor con electricidad) podría empezar con un rango que varíe entre un 5% a un 15%, mientras que, para las zonas comerciales, entre un 2% y 5%.

4.3.7. El Color en las Ciudades



Figura 66. Vista Panorámica-Ciudad de Puno, Perú.

Fuente: Google.

El color, igual que ocurre en la naturaleza, es un elemento clave en la arquitectura. La elección del color es uno de los aspectos más importantes y fundamentales a la hora de realizar un proyecto, ya que esta elección puede condicionar el estado de ánimo de sus usuarios o visitantes.

Las sensaciones que producen los colores en las personas no son homogéneas, ya que éstas dependen en gran medida de los factores ambientales y culturales de sus usuarios, así como los prejuicios propios de cada uno de ellos.

Hay numerosos estudios sobre el color y su influencia, y es gracias a esto que hoy en día podemos saber científicamente cómo será percibido un espacio según el color utilizado, haciendo que un mismo lugar pueda parecer frío, cálido, pequeño, amplio, acogedor, dependiendo únicamente del color y la tonalidad utilizada en los elementos que compongan ese espacio.

Los colores urbanos, no representan un valor accidental y secundario, sino que se trata de un legítimo valor de carácter antropológico, cuyo desconocimiento y desidia representa una pérdida insustituible del carácter tradicional de nuestra cultura urbana. El color, se transforma en un factor básico en la experiencia humana y en su conocimiento del entorno en el que se desarrolla. Las características cromáticas del entorno, la luz, el territorio, su geografía, persisten como factores primarios de caracterización individual y cultural, colaborando a la existencia de valores estéticos de diversas culturas.



Figura 67. Old San Juan, San Juan, Puerto Rico.

Fuente: Google.

Actualmente, el color se ha convertido en un elemento que identifica, determina y exalta un lugar, o un edificio. Es interesante analizar la capacidad del color como símbolo de transformación y mutación, situándose entre la globalización y la escenografía. Así, es habitual encontrarnos con arquitecturas que niegan su materialidad, para convertirse en meras superficies donde proyectar imágenes virtuales, con gran valor comunicativo.

En el caso del turismo muchas veces se emplea como reclamo y para desmarcarse de partes más desgastadas de la ciudad. El papel del color en la arquitectura es básicamente el de generar efectos visuales y estímulos psicológicos en sus usuarios.



Figura 68. Reconstrucción 3D-Parque Pino en Puno, Perú.

Fuente: Elaboración Propia.

Dentro de esta área patrimonial, se han Identificado los siguientes ambientes urbano-monumentales, que ameritan su protección, a fin de salvaguardar su permanencia para el futuro como testimonio de una estructura urbana que ha desaparecido:

1.- Plaza de Armas

- 2.- Parque Pino (Antigua Plaza San Juan).
- 3.- Arco Deústua, hemiciclo y la cuadra 2 del Jr. Independencia.
- 4.- Plaza de San Juan
- 5.- Jr. Conde de Lemos (Declarado según R.M. N°0928-80-ED)

Como usos compatibles de esta zona, se proponen: la cultura, el turismo controlado, la recreación pasiva, el culto y la administración y gestión local, así como la residencial, económica, institucional y de equipamientos, siempre y cuando estén en armonía con las características urbanas y arquitectónicas de la zona. Quedan estrictamente prohibidos en esta zona los usos industriales y comerciales distritales, ferias y mercados intensivos.

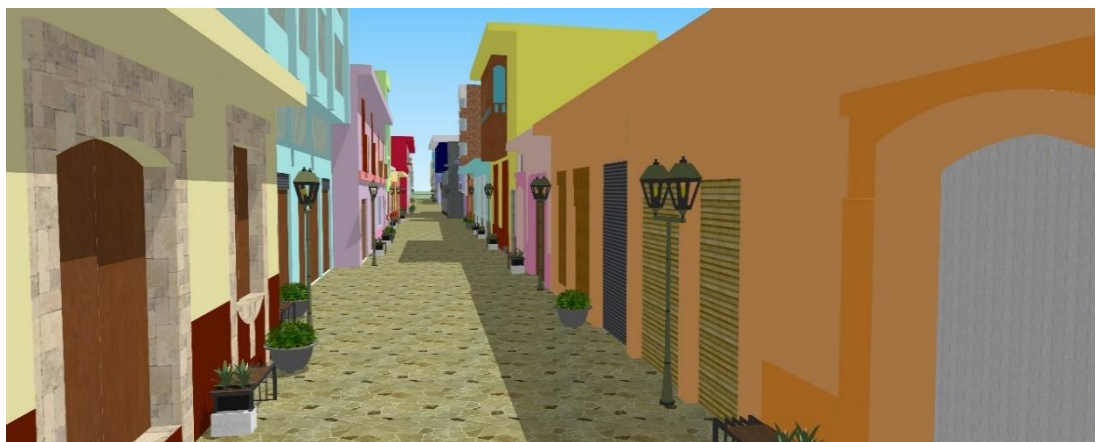


Figura 69. Renovación 3D-Jr. Lima en Puno, Perú.

Fuente: Elaboración Propia.



Los colores pastel se han consolidado como una tendencia de 2019. Hemos visto paletas pastel claras en tonalidades rosas, verdes, azules. Incluso combinadas entre sí. Una suave mezcla de románticos tonos que crean sensación de calma y bienestar. Por ejemplo, el rosa es capaz de levantar los ánimos cuando nos sentimos decaídos y las tonalidades anaranjadas transmiten optimismo y disminuyen la fatiga, El verde representa la naturaleza, transmite paz y esperanza, nos hace sentir en calma. Si buscamos un efecto estimulante podemos escoger tonalidades con mayor proporción de amarillo. En cambio, para un efecto más relajante, deberemos tender hacia tonalidades azuladas.

La propuesta es determinar parámetros en el uso del color, a través de la realización de fichas técnicas, identificando los usos del color, por intermedio de los materiales utilizados y las técnicas constructivas; con ello, el diseño urbano se redefine, la percepción del poblador realza sus expectativas y eso mejora la gestión del turismo.

4.3.8. Contenedores Subterráneos

La inadecuada Gestión de los Residuos Sólidos en la ciudad de Puno se ha visto agravada por el crecimiento poblacional, hábitos de consumo, flujos migracionales, factores que inciden en una mayor generación de residuos sólidos. La capacidad operativa para la recolección, transporte, equipamiento, almacenamiento y barrido de residuos sólidos al año 2012 se ha mejorado, en tanto todavía se tiene limitaciones, el 45% del personal de limpieza presenta un detrimento de la capacidad física, por motivos de enfermedades, motivo por el cual existen conflictos entre los usuarios y los servidores de limpieza, todos estos hechos dan motivo a que el índice de morosidad sea significativo. La presencia de focos infecciosos y calles sucias se vienen erradicando. En Puno el servicio de recolección de residuos sólidos es a diario en zonas comerciales e Inter diario por zonas domiciliarias ya establecidas;



recientemente en el año 2012 se han adquirido 03 unidades de recolección con las cuales se ha mejorado el servicio. No se cuenta con una planta de reaprovechamiento de residuos, por lo que toda la basura generada va al botadero municipal controlado. La población carece de buenas prácticas en materia de manejo de residuos sólidos, en consecuencia, se tienen altos índices de una participación pasiva (Revista Digital, 2013).

Tabla 8
Características de la Población.

ASPECTO POBLACIONAL	DATOS
Población censo 1993	91 877
Población censo 2007	120 229
Tasa de crecimiento poblacional	1,94%
Población proyectada al año 2013	134919
Nº DE VIVIENDAS CENSO 1993	21 372
Nº DE VIVIENDAS CENSO 2007	38 665

Siguiendo la metodología propuesta por el CEPIS *, se determinó que la generación per cápita de residuos sólidos domiciliarios del distrito de Puno, para el año 2013 es 0.53 kg/hab./día. Teniendo como metodología la recomendada por el Centro Panamericano de Ingeniería Sanitaria y. Ciencias del Ambiente-CEPIS, en el Manual “Método sencillo del análisis de residuos sólidos” del Dr. Kunitoshi. Generación de residuos sólidos municipales no domésticos Proyectando la generación de residuos sólidos domiciliarios, se estiman que se generan 71,51 t/día. Ver el detalle en el siguiente cuadro:

Tabla 9
Generación de residuos sólidos múltiples.

GENERACIÓN DE RESIDUOS POR SECTOR	GENERACIÓN (KG/DÍA)	GENERACIÓN (T/DÍA)
Domiciliario	71507,07	71,51
Comercio	3923,89	3,92
Restaurante	4660,49	4,66
Hospedaje	4899,41	1,72
Mercado	2778,38	4,90
Instituciones educativas	629,72	2,78
Instituciones	3023,84	0,63
Barrido de calles	1716,65	3,02
Total	93139,45	93,14

Por lo tanto, la generación total de residuos sólidos del ámbito municipal en la ciudad de Puno es de 93,14 t/día tal como se aprecia en el Cuadro N° 8: Los residuos sólidos que no corresponden al ámbito de atención municipal como se presenta en el Cuadro N° 9, se tienen al hospital MNB, hospital ESSALUD, Clínica Puno y otros establecimientos de Servicio de categoría I, incluidos los centros y postas existentes, las cuales generan 0,266 TM/día que representa el 0.3%, la cual significativamente en relación a la cantidad total generada en la ciudad de Puno (99.7%) no son importantes excepto por las características del residuo (Revista, 2013).



Figura 70. Terr...

Fuente: Elaboración Propia.

La adecuada ubicación y diseño de los contenedores de basura es fundamental para una buena imagen de la ciudad, de esa manera los turistas y la población en

general observaran un entorno amigable con el medio ambiente; Es fundamental Desarrollar mecanismos para garantizar el respeto y cumplimiento de las normas ambientales y ordenanzas de protección ambiental, desarrollando o promoviendo estímulos, mecanismos de persuasión, así como de coacción y respeto a la autoridad para evitar la informalidad y los comportamientos y prácticas inadecuadas y perjudiciales en el manejo de los residuos sólidos.



Figura 71. Jr. Los Incas-Contenedores de Basura en Vía de tránsito peatonal vista de Día en Puno, Perú, 2021.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura 72. Jr. Los Incas-Contenedores de Basura en Vía de tránsito peatonal vista de Noche en Puno, Perú, 2021.

Fuente: Elaboración Propia.

La municipalidad provincial de Puno tendrá que tomar un papel importante a la hora de ubicar los contenedores de basura ya que no es recomendable colocar

contenedores en plena vía de tránsito peatonal, más aún en el centro de la ciudad, ya que causa desorden, fetidez, y contaminación visual, para la solución de tal problemática se pueden implementar colectores subterráneos si es un punto donde se acumula gran cantidad de basura o en su defecto colocar colectores de menores dimensiones cada cierta distancia ya que es una vía peatonal muy transitada.



Figura 73. Lucerne; Suiza. juegos delante de las papeleras, 2011.

Fuente: Google.

Hace muchos años que Suiza viene siendo un ejemplo del reciclaje de residuos. Siendo uno de los países que más residuos por habitante genera, nada acaba en el vertedero. Según datos de 2013 del Eurostat, el 34% de la basura municipal se recicla, el 17% se composta y el 49% se incinera (con aprovechamiento energético). Dos son sus medidas estrella para conseguir estos resultados:

- Ubicar contenedores por todas partes y, sobre todo, en zonas transitadas, como los supermercados.
- Quien tira basura no reciclable, paga e infringe la ley, mientras que reciclar es gratis y obligatorio. Además, desde 2006 se eliminó el impuesto por reciclaje en vidrio, textil, plástico, bombillas, papel, aluminio, hojalata, entre otros.



V. CONCLUSIONES

PRIMERA: Las principales características de los componentes del diseño Urbano son las edificaciones, espacios verdes, calles, transporte y paisaje; con la adecuada gestión del destino turístico la ciudad de Puno podrá desarrollar todo su potencial en el ámbito turístico; además, de poseer el lago navegable más alto del mundo, cuenta con una variedad de culturas, tradiciones y danzas únicas en su clase. En general con un enfoque integral de los componentes de diseño urbano podrá incrementar la demanda de turistas en la ciudad de Puno; y así, convertirse en un destino altamente visitado en el Perú por turistas nacionales e internacionales.

SEGUNDA: La percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano es que la ciudad es poco atractiva. En porcentajes lo principal es que el 41.25% dieron una evaluación de regular como ciudad ordenada, el 32.38% que le parece regularmente agradable y el 28.20% evaluaron como bastante bonito los paisajes de la ciudad de Puno. De manera general, la percepción del poblador de la ciudad de Puno fue evaluada como regular en un 40%. Por ello, la adecuada gestión del diseño urbano de la ciudad de Puno permitirá que más visitantes vengan hacia el destino por lo que se generara mayor actividad turística y los efectos económicos que esta conlleva como compra de artesanía, alojamiento, alimentación, entre otros.

TERCERA: Las principales acciones para mejorar la gestión del turismo se determinaron tomando en cuenta las entrevistas a distintos profesionales en turismo, empresarios del turismo; además, de profesionales de arquitectura y Urbanismo. Todos ellos, coinciden en que la ciudad de Puno debe mejorar su



diseño urbano y se propone las siguientes mejoras: el uso de energías renovables, La aplicación de temáticas para la correcta instalación y ubicación de colectores de residuos sólidos, una variada gama de opciones en color para conseguir la unidad, el confort y la percepción visual cálida que estas pueden causar en la percepción del poblador y el turista; con ello la cantidad de días de visita a la ciudad incrementa, paralelamente las divisas y los puestos de trabajo aumentan.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: La principal acción para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano; Es que la Gerencia de Planeamiento Urbano y la Gerencia de Turismo y Desarrollo Económico de la Municipalidad Provincial de Puno tomen acciones inmediatas y correctas para realzar la imagen primeramente del casco Urbano y consecuentemente de toda la ciudad de Puno.

SEGUNDA: Promover conocimientos de conservación ecológica e implementación de componentes primarios para un correcto diseño Urbano; Tanto, a niños, jóvenes, adultos, adultos mayores; como a los estudiantes, profesionales en Turismo, Arquitectura, Urbanismo, etc. Esto a favor del turismo que traerá beneficios económicos, sociales y ambientales a toda la población y alrededores.

TERCERA: Se recomienda a futuras investigaciones realizar un estudio analizando las percepciones de los turistas nacionales y extranjeros, con respecto a los componentes del diseño Urbano de la ciudad de Puno para mejorar la calidad de servicio, la calidez de la población, el entorno desarrollado con un adecuado equipamiento y así aumentar la afluencia de los turistas en la ciudad de Puno.



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Allis, T., & Vargas, H. C. (2015). Turismo Urbano em São Paulo: reflexões teóricas e apontamentos empíricos. *Revista Turismo Em Análise*.
<https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v26i3p496-517>

Ancco, K. y Corrales, M. (2018). Patrones de identidad socio cultural que revaloran los espacios públicos en el Distrito de Cerro Colorado: Proyecto Urbano Arquitectónico de un Parque Biblioteca Pública Municipal. Arequipa, Perú: UNSA.

Recuperado de: <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/7281>

Anton Clavé, S. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*.
<https://doi.org/http://ddd.uab.cat/record/1211>

Aramberri, J. (2006). El turismo del futuro. *Temas Para El Debate*.

Benito del Pozo, P. (2016). Renovación urbana, herencia industrial y turismo: un proceso con elementos de éxito en Avilés (Asturias). *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*. <https://doi.org/10.21138/bage.2341>

Cabrera Pérez, S. L. (2018). Análisis del turismo urbano como sistema funcional. Caso de estudio: Turismo urbano en Quito, Ecuador. *Territorios En Formación*.
<https://doi.org/10.20868/tf.2018.13.3807>

Chambilla, H.U. (2018). Análisis de la gestión turística municipal y su influencia en el desarrollo del turismo sostenible en la ciudad de Puno – 2018. Puno, Perú: Tesis



de Grado UNA Puno. Recuperado de:

<http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/11604>.

Carrascal Galindo, E., & Pérez Villegas, G. (1998). Oupación territorial y deterioro ambiental ocasionado por la expansión urbano-turística en Acapulco, Guerrero. Investigaciones Geográficas. <https://doi.org/10.14350/rig.59073>

Chaos Yeras, M. T. (2006). Turismo urbano, alternativa sustentable para la conservación de las ciudades. Retos Turísticos.

De Esteban, J. (2006). La Demanada del Turismo Cultural y su Vinculación con el Medio Ambiente Urbano: Los Casos de Madrid y Valencia. In Director.

Domareski Ruiz, T. C., & Gândara, J. M. (2013). A Relação entre o Planejamento Urbano e a Competitividade dos Destinos Turísticos. Revista Brasileira de Pesquisa Em Turismo. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v7i2.555>

Estudio global sobre la percepción de los residentes hacia el turismo urbano: impacto y medidas. (2019). In Estudio global sobre la percepción de los residentes hacia el turismo urbano: impacto y medidas. <https://doi.org/10.18111/9789284421091>

Falcón, H. S., Tacoronte, D. V., & Santana, A. G. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico Sustainable urban mobility and its impact on tourism development. 25 De Mayo De 2016.

Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan? (2019). Ar@cne: Revista Electrónica de Recursos En Internet Sobre Geografía y Ciencias Sociales.

Guzmán, E. (2009). Perspectivas Del Medio Ambiente Urbano: Geo Cartagena. In Alcaldía de cartagena de Indias. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdi038>



- Henriques, C. (2003). Políticas de Turismo Urbano: Planeamento e Gestão do Turismo Urbano Sustentável. Turismo Cidade e Cultura: Planeamento e Gestão Sustentável.
- Hernández Moreno, S. (2008). Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. Espacios Públicos.
- Higueras, E. (2006). Urbanismo bioclimático. Criterios Medioambientales En La Ordenación de Asentamientos Resumen de Tesis Doctoral ETS de Arquitectura Dirección General de La Vivienda Arquitectura y Urbanismo.
- LA IMAGEN EN EL TURISMO URBANO: REVISITANDO EL TOLEDO ROMÁNTICO. (2011). Cuadernos de Turismo.
- La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. (2016). Gestión y Ambiente.
- La tematización de las ciudades: el uso de la cultura en las estrategias de desarrollo local y promoción del turismo urbano. (2004). Anuario Turismo y Sociedad.
- Martos Molina, M. (2013). El papel del turismo de eventos en el desarrollo urbano. El caso de Expo Zaragoza. PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2013.11.003>
- Orellana Valdez, D., Quesada Molina, F., López Catalán, M., Guillem Mena, V., & Serrano, A. (2015). Urbanismo sustentable y los métodos de evaluación. Estudios Sobre Arte Actual.



- Palao, K. M. (2018). Rehabilitación del espacio público con mobiliario eco urbano en la ciudad de Puno. Puno, Perú: Tesis de Grado UNA Puno. Recuperado de: <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/9248>
- Poma, L. A. (2019). El desarrollo sostenible del destino Puno según el modelo del ciclo de vida del destino turístico, durante el periodo 2014 – 2018. Puno, Perú: Tesis de Grado UNA Puno. Recuperado de: <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/12771>
- Portillo, J. C. y Vargas, P. E. (2017). Propuesta de renovación urbana en el puerto lacustre de la ciudad de Puno. Puno, Perú: Tesis de Grado UNA Puno. Recuperado de: <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/7166>
- Rausell Köster, P., & Marco Serrano, F. (2005). Una aproximación al turismo urbano. El valor de la ciudad empaquetada en el caso de Valencia. RESTMA.
- Reinoso, G.G. (2014). Proyecto urbano ecológico Cusco – PROURBEC. Cusco, Perú: UNSAAC. Recuperado de: <http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/1521>
- Ribeiro, R. M. (2006). Planejamento Urbano, Lazer e Turismo: Os Parques Públicos em Curitiba – PR. Revista Turismo Visão e Ação.
- Rodríguez Vaquero, J. (2009). Turismo urbano y sistema territorial Almería. Nimbus: Revista de Climatología, Meteorología y Paisaje. Número 23-24. Año 2009.
- Rueda, S. (2011). El urbanismo ecológico. Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño Urbano.



- Salvador, 1964-. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*.
<https://doi.org/10.1234/no.disponible.a.RACO.31647>
- Torres, E. (2017). Ordenamiento territorial y su influencia en la imagen turística de la zona monumental de Chinchero, provincia de Urubamba. Cusco, Perú: UNSAAC.
Recuperado:
<http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/2011>
<http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/2011>
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (2003). Ciudades históricas y Turismo Sostenible. A Distancia.
- Tupayachi, G. (2019). El espacio público en la ciudad del Cusco. Cusco, Perú: UNSAAC.
Recuperado de: <http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/3697>
- Valenzuela-Valdivieso, E., & Coll-Hurtado, A. (2010). La construcción y evolución del espacio turístico de Acapulco (México) 1. *Anales de Geografía*.
- Violier, P., & Martín, M. A. Z. (2007). Turismo urbano y políticas para su gestión en Francia y España. *Estudios Geográficos*.
<https://doi.org/10.3989/egeogr.2007.i262.15>
- Zamudio Vega, L. (2013). Arquitectura y turismo. La arquitectura como reclamo turístico. Urbano.



ANEXOS



Anexo 1: Encuesta Evaluación de los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno 2020.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO

Evaluación de los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno 2020

DIMENSIONES	Muy poco	Poco	Regular	Mucho	Bastante
EDIFICACIONES					
Las casas de la ciudad de Puno le parecen bonitas					
Los colores de las fachadas de las casas son agradables					
El mobiliario del centro de la ciudad es adecuado					
Los establecimientos comerciales le parecen ordenados					
El área verde de su domicilio equivale al 30%					
ESPACIOS PÚBLICOS					
El tamaño de los parques de la ciudad es adecuado					
Le parece suficiente los parques para niños en la ciudad de Puno					



Se visualiza suficientes áreas verdes en la ciudad					
Son suficientes los parques deportivos en la ciudad de Puno					
Los parques de la ciudad de Puno son suficientes					
CALLES					
Puno es una ciudad ordenada					
El tamaño de las calles del centro de Puno es adecuado					
Te gusta que las calles de la ciudad de Puno sean estrechas					
El comercio obstaculiza las vías de tránsito en la ciudad					
TRANSPORTE					
Creer que existe una correcta señalización para el transporte					
Piensas que la ciudad de Puno cuenta con suficientes semáforos					
Existen demasiados automóviles en la ciudad de Puno					
Prefiere el uso de ciclovías					
PAISAJE					
Puno tiene paisajes bonitos					



Te gusta el estado actual de la bahía del lago Titicaca					
Considera que se deben construir edificios eco amigables					
Puno es una ciudad ecológica					
De manera general le parece agradable la ciudad de Puno.					

Para conocer la importancia de cada dimensión, distribuya 100 puntos entre las 5 dimensiones:

DIMENSIONES	Puntos
Edificaciones	
Espacios públicos	
Calles	
Transporte	
Paisaje	
TOTAL	100

Grupo etario	<input type="radio"/> 18 a 25 años	Nivel educativo	<input type="radio"/> Sin estudios
	<input type="radio"/> 26 a 35 años		<input type="radio"/> Primaria
	<input type="radio"/> 36 a 45 años		<input type="radio"/> Secundaria
	<input type="radio"/> 46 a más años		<input type="radio"/> Superior



Genero	<input type="radio"/> Masculino <input type="radio"/> Femenino		<input type="radio"/> Post grado
Ocupación	<input type="radio"/> Estudiante <input type="radio"/> Empresario <input type="radio"/> Empleado independiente <input type="radio"/> Jubilado <input type="radio"/> funcionario publico <input type="radio"/> Ama de casa <input type="radio"/> Otros.....	Zona de residencia en la ciudad de Puno	<input type="radio"/> Centro <input type="radio"/> Sur <input type="radio"/> Norte <input type="radio"/> Este <input type="radio"/> Oeste
Estado civil	<input type="radio"/> Soltero (a) <input type="radio"/> Casado (a) <input type="radio"/> Viudo/divorciado	Ingreso mensual	<input type="radio"/> Soles 0 a 500 <input type="radio"/> Soles 501 a 1,500 <input type="radio"/> Soles 1,501 a mas

Variables demográficas

Gracias



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO

Evaluación de los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno 2020

Guía de Entrevista a Empresarios del Turismo, Profesionales del Turismo, Arquitectura y Urbanismo.

1. ¿Se visualiza suficientes áreas verdes en la ciudad?

.....

2. ¿Puno es una ciudad ordenada?

.....

3. ¿El comercio obstaculiza las vías de tránsito en la ciudad?

.....

4. ¿Puno tiene paisajes bonitos?

.....

5. ¿Te gusta el estado actual de la bahía del lago?

.....

6. ¿Considera que se deben construir edificios eco amigables?

.....

7. De manera general le parece agradable la ciudad de Puno.

.....

Gracias



Anexo 2: Tablas de Frecuencia

Tabla 1

Las casas de la ciudad de Puno le parecen bonitas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	56	14,6	14,6	14,6
	Poco	126	32,9	32,9	47,5
	Regular	163	42,6	42,6	90,1
	Bastante	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 2.

Los colores de las fachadas de las casas son agradables

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	93	24,3	24,3	24,3
	Poco	142	37,1	37,1	61,4
	Regular	110	28,7	28,7	90,1
	Bastante	19	5,0	5,0	95,0
	Demasiado	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 3

El mobiliario del centro de la ciudad es adecuado

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	74	19,3	19,3	19,3
	Poco	105	27,4	27,4	46,7
	Regular	93	24,3	24,3	71,0
	Bastante	74	19,3	19,3	90,3
	Demasiado	37	9,7	9,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 4*Los establecimientos comerciales le parecen ordenados*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	76	19,8	19,8	19,8
	Poco	142	37,1	37,1	56,9
	Regular	110	28,7	28,7	85,6
	Bastante	37	9,7	9,7	95,3
	Demasiado	18	4,7	4,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 5*El área verde de su domicilio equivale al 30% aproximadamente*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	113	29,5	29,5	29,5
	Poco	160	41,8	41,8	71,3
	Regular	91	23,8	23,8	95,0
	Bastante	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 6*El tamaño de los parques de la ciudad es adecuado*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	72	18,8	18,8	18,8
	Poco	164	42,8	42,8	61,6
	Regular	74	19,3	19,3	80,9
	Bastante	55	14,4	14,4	95,3
	Demasiado	18	4,7	4,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 7*Le parece suficiente los parques para niños en la ciudad de Puno*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	37	9,7	9,7	9,7
	Poco	108	28,2	28,2	37,9
	Regular	125	32,6	32,6	70,5
	Bastante	75	19,6	19,6	90,1
	Demasiado	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 8*Se visualiza suficientes áreas verdes en la ciudad*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	37	9,7	9,7	9,7
	Poco	129	33,7	33,7	43,3
	Regular	141	36,8	36,8	80,2
	Bastante	57	14,9	14,9	95,0
	Demasiado	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 9*Son suficientes los parques deportivos en la ciudad de Puno*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	38	9,9	9,9	9,9
	Poco	126	32,9	32,9	42,8
	Regular	144	37,6	37,6	80,4
	Bastante	56	14,6	14,6	95,0
	Demasiado	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 10*Los parques de la ciudad de Puno son suficientes*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	55	14,4	14,4	14,4
	Poco	108	28,2	28,2	42,6
	Regular	125	32,6	32,6	75,2
	Bastante	57	14,9	14,9	90,1
	Demasiado	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 11*Puno es una ciudad ordenada*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	38	9,9	9,9	9,9
	Poco	56	14,6	14,6	24,5
	Regular	158	41,3	41,3	65,8
	Bastante	93	24,3	24,3	90,1
	Demasiado	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 12*El tamaño de las calles del centro de Puno es adecuado*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	37	9,7	9,7	9,7
	Poco	107	27,9	27,9	37,6
	Regular	163	42,6	42,6	80,2
	Bastante	38	9,9	9,9	90,1
	Demasiado	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 13*Te gusta que las calles de la ciudad de Puno sean estrechas*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	38	9,9	9,9	9,9
	Poco	94	24,5	24,5	34,5
	Regular	160	41,8	41,8	76,2
	Bastante	73	19,1	19,1	95,3
	Demasiado	18	4,7	4,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 14*El comercio obstaculiza las vías de tránsito en la ciudad*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	74	19,3	19,3	19,3
	Poco	92	24,0	24,0	43,3
	Regular	122	31,9	31,9	75,2
	Bastante	76	19,8	19,8	95,0
	Demasiado	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 15*Crees que existe una correcta señalización para el transporte*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	75	19,6	19,6	19,6
	Poco	73	19,1	19,1	38,6
	Regular	122	31,9	31,9	70,5
	Bastante	76	19,8	19,8	90,3
	Demasiado	37	9,7	9,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	



Tabla 16

Piensas que la ciudad de Puno cuenta con suficientes semáforos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	18	4,7	4,7	4,7
	Poco	71	18,5	18,5	23,2
	Regular	129	33,7	33,7	56,9
	Bastante	146	38,1	38,1	95,0
	Demasiado	19	5,0	5,0	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 17

Existen demasiados automóviles en la ciudad de Puno

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Poco	55	14,4	14,4	14,4
	Regular	144	37,6	37,6	52,0
	Bastante	146	38,1	38,1	90,1
	Demasiado	38	9,9	9,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 18

Prefiere el uso de ciclovías

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	19	5,0	5,0	5,0
	Poco	38	9,9	9,9	14,9
	Regular	71	18,5	18,5	33,4
	Bastante	143	37,3	37,3	70,8
	Demasiado	112	29,2	29,2	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 19
Puno tiene paisajes bonitos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	37	9,7	9,7	9,7
	Poco	57	14,9	14,9	24,5
	Regular	74	19,3	19,3	43,9
	Bastante	108	28,2	28,2	72,1
	Demasiado	107	27,9	27,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 20
Te gusta el estado actual de la bahía del lago Titicaca

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	38	9,9	9,9	9,9
	Poco	74	19,3	19,3	29,2
	Regular	126	32,9	32,9	62,1
	Bastante	89	23,2	23,2	85,4
	Demasiado	56	14,6	14,6	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 21
Considera que se deben construir edificios eco amigables

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Regular	55	14,4	14,4	14,4
	Bastante	149	38,9	38,9	53,3
	Demasiado	179	46,7	46,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	



Tabla 2
Puno es una ciudad ecológica

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	49	12,8	12,8	12,8
	Poco	148	38,6	38,6	51,4
	Regular	56	14,6	14,6	66,1
	Bastante	93	24,3	24,3	90,3
	Demasiado	37	9,7	9,7	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Tabla 23
De manera general le parece agradable la ciudad de Puno

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy poco	36	9,4	9,4	9,4
	Poco	73	19,1	19,1	28,5
	Regular	124	32,4	32,4	60,8
	Bastante	93	24,3	24,3	85,1
	Demasiado	57	14,9	14,9	100,0
	Total	383	100,0	100,0	

Anexo 3: Matriz de Consistencia

Evaluación de los componentes del diseño urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno 2020

ciudad de Puno?	Problemas específicos:	Objetivos específicos:	Hipótesis específicas:	Variable Dependiente:
	<p>1. ¿Cuáles son las principales características de los componentes del diseño Urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno?</p> <p>2. ¿Cuál es la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno?</p> <p>3. ¿Qué acciones son las principales para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano?</p>	<p>1. Describir las principales características de los componentes del diseño Urbano para la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno.</p> <p>2. Evaluar la percepción de los pobladores sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno.</p> <p>3. Proponer las principales acciones para mejorar la gestión del turismo a través de los componentes del diseño urbano.</p>	<p>1. Las principales características de los componentes del diseño Urbano permitirá la gestión del destino turístico de la ciudad de Puno.</p> <p>2. La Evaluación a través la percepción de los pobladores influye sobre los componentes del diseño urbano de la ciudad de Puno.</p> <p>3. La propuesta plantea las principales acciones que permitirán mejorar la gestión del turismo a través de trabajos conjuntos entre organizaciones como el Municipio de Puno, la DIRCETUR y el Gobierno Regional considerando los componentes del diseño urbano.</p>	<p>X = componentes del diseño urbano para la gestión del turismo:</p> <p>X1 Edificaciones</p> <p>X2 Espacio público</p> <p>X3 calles</p> <p>X4 transporte</p> <p>X5 Paisaje</p> <p>Fuente: (Quiroz, 2017)</p> <p>https://prezi.com/sksrflprte-p/componentes-del-diseno-urbano/</p> <p>Y = X1 X2 X3 X4 X5</p>



Anexo 4: Resolución Rectoral - Primer Puesto en el VII Concurso " Mi Tesis en un Poster"



Universidad Nacional del Altiplano - Puno Resolución Rectoral N°: 1115-2022-R-UNA



Puno, 06 de junio del 2022

VISTOS:

El OFICIO N° 129-2020-VRI-UNA-PUNO (30-05-2022) del Vicerrector de Investigación de esta Casa Superior de Estudios; referido a la emisión de Resolución Rectoral de Felicitación Institucional a los GANADORES del VII CONCURSO: "MI TESIS EN UN POSTER", dirigido a estudiantes de pregrado de las diferentes Escuelas Profesionales de la Universidad Nacional del Altiplano - Puno;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo manifestado en el Artículo 18° de la Constitución Política del Perú, cada universidad es autónoma en su régimen, normativo, de gobierno, académico, administrativo y económico. Las Universidades se rigen por sus propios Estatutos en el marco de la Constitución y de las leyes. Asimismo, la autonomía Universitaria reconocida en la misma Constitución ha sido desarrollada por el legislador al señalar en el Artículo 8° de la Ley N° 30220 - Ley Universitaria, lo siguiente: "El Estado reconoce la autonomía Universitaria. La autonomía inherente a las universidades se ejerce de conformidad con lo establecido en la Constitución, la presente Ley y demás normativa aplicable. (...)";

Que, el VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN de esta Casa Superior de Estudios, mediante OFICIO N° 129-2020-VRI-UNA-PUNO (30-05-2022) pone de conocimiento que el día 27 de mayo del 2022, se ha llevado a cabo el VII CONCURSO "MI TESIS EN UN POSTER", dirigido a estudiantes de pregrado de las diferentes Escuelas Profesionales de nuestra Universidad; razón por la que, peticona la emisión de una Resolución Rectoral de Felicitación a los Ganadores que se detallan en la hoja adjunta al presente expediente;

Que, es política institucional reconocer, estimular y motivar al estudiante universitario que con dedicación, esfuerzo e identificación demuestra su capacidad de realización y desenvolvimiento para alcanzar sus aspiraciones, contribuyendo al logro de los fines y objetivos de la Universidad Nacional del Altiplano – Puno, consiguientemente coadyuvando al desarrollo de nuestra institución universitaria y de la comunidad en general;

Por estas consideraciones; y, en el marco de las atribuciones conferidas por la Ley N° 30220 – Ley Universitaria, el Estatuto Universitario y la Resolución de Asamblea Universitaria N° 009-2021-AU-UNA;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- EXPRESAR, a nombre de la Universidad Nacional del Altiplano - Puno, un especial RECONOCIMIENTO Y FELICITACIÓN INSTITUCIONAL, a los siguientes ganadores del VII CONCURSO "MI TESIS EN UN POSTER" organizado por el Vicerrectorado de Investigación de esta Casa Superior de Estudios, por las consideraciones expuestas en la presente Resolución:



INGENIERÍAS				
Orden	Código	Título	Puntaje	Estudiante
1	P05	Evaluación de Cimentales mejoradas mediante columnas de grava y suelo reforzado con geomallas para la bahía de Puno	84.75	CALSINA QUISPE JOSE DANIEL
2	P11	Viabilidad de la reubicación y construcción de la nueva infraestructura del aeropuerto internacional Inca Manco Capac en el distrito de Caracoto	71.5	VALERO QUISPE RICHARD JHUNNIOR
3	P09	Diseño arquitectónico de alojamiento Glamping para implementar el turismo vivencial y mejorar la calidad de vida en el distrito de Ayapata	62.25	QUISPE CÁCERES GUSTAVO RAUL



BIOMÉDICAS				
Nro	Código	Título	Puntaje	Estudiante
1	P32	AISLAMIENTO, CARACTERIZACIÓN FITOQUÍMICA DE COMPUESTOS VOLÁTILES Y ACTIVIDAD ANTIMICROBIANA DEL ACEITE ESENCIAL DE Tanacetum vulgare FRENTE A Escherichia coli, Staphylococcus aureus Y Candida albicans MULTIDROGORESISTENTES	76.75	FLORES BALDA FANNY MAGALI
2	P35	Intensidad y grado de satisfacción del manejo del dolor agudo postquirúrgico a 3825 msnm	72.25	MORALES POCCO KEVIN OMAR
3	P28	Prevalencia de la Sarna y su efecto en la producción de fibra de vicuña en el distrito de Pitumarca, Canchis	67.25	MAQUE SONCCO WILFREDO VENTURA

...///



Universidad Nacional del Altiplano - Puno
Resolución Rectoral N°: 1115-2022-R-UNA



-Página 2-

///...

SOCIALES				
Nro	Código	Título	Puntaje	Estudiante
1	P43	Competencias digitales en el desempeño académico de los estudiantes de la IES Emblemático Telesforo Catacora - Juli, en tiempos de COVID19	57.5	QUENTA MAMANI YULISA CAMILA
2	P47	Programa Capitanes de la Lectura en la comprensión lectora para estudiantes del segundo grado de la IEP 70623 Santa Rosa - Puno	57.5	YUCRA HUANCA ZENAYDA
3	P42	Estrategias de lecturas orientadas en la construcción de identidad en adolescentes de la IES Glorioso San Carlos	56.5	OHA OJEDA ZAIDA MARLENY

ECONÓMICO EMPRESARIALES				
Nro	Código	Título	Puntaje	Estudiante
1	P59	Evaluación de los Componentes del Diseño Urbano para la gestión del turismo a través de la percepción del poblador de la ciudad de Puno 2020	83	ROMERO SANCHEZ ANGELA
2	P26	¿Enfermedad Holandesa? Evidencia empírica para países de América Latina ricos en Recursos Naturales	75.5	CHURACUTIPA APÁZA ROSBELTH GODOLFREDO
3	P57	Factores que Inciden en el nivel de cumplimiento de la ejecución de inversión pública del programa regional de riego y drenaje	73.5	OVEDO ROMERO KAREN MILAGROS

Regístrese, comuníquese y archívese.



Abog. LEILA ROSMERY FLORES BUSTINZA
SECRETARIA GENERAL (E)



Dr. PAULINO MACHACA ARI
RECTOR

Distribución:

- * Vicerrectorado de Investigación
- * DGA, OCI/
- * Interesados
- * Archivo 2022/
- eclm/.