

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA



**ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS
USOS ESPECIALES DE LAS CALLES COMO
ESPACIO PÚBLICO DE LIRCAY**

Tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil

AUTOR:

Miranda Ruiz, Brayan Raúl

ASESOR:

Campos De la Cruz, Fernando José

Lima, junio del 2023

Informe de Similitud

Yo, Fernando José Campos De la Cruz,

docente de la Facultad de Ciencias e Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado:

ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS USOS ESPECIALES DE LAS CALLES COMO ESPACIO PÚBLICO DE LIRCAY,

Del autor: Miranda Ruiz, Brayan Raúl,

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 13%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 17/12/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: 07 de enero del 2024

Apellidos y nombres del asesor: <u>Campos De la Cruz, Fernando José</u>	
DNI: 41469213	Firma 
ORCID: 0000-0002-7827-2861	



RESUMEN

Los espacios públicos deben ser multifuncionales y aptos para distintas personas (Borja 2013), también deben ser de alto uso y buena calidad (Segovia y Dascal 2000). Así que es necesario entender cómo las personas del lugar usan sus espacios para planificar mejor.

Puesto que no todas las ciudades son iguales y si los proyectos viales no se planifican de acuerdo a sus características no proporcionarán un uso adecuado de estos.

Es por eso que se opta por realizar el estudio de movilidad en la ciudad de Lircay - Huancavelica, una ciudad andina en crecimiento y con características particulares sobre el uso de sus calles como espacios públicos.

El objetivo principal es caracterizar los usos especiales de las calles de Lircay que le asigna su población. Esto permite comprender el comportamiento de sus costumbres y actividades particulares. A largo plazo, se tiene el propósito de generar información que permita realizar diseños y propuestas adecuadas al contexto real de la zona.

La información recolectada ha sido del tipo cualitativo y cuantitativo de acuerdo a la investigación mixta dada por Sampieri, con un esquema de estudio para el análisis. Se realizaron entrevistas, encuestas y observación directa, partiendo del recorrido por las calles de los barrios e interactuando con los pobladores, lo que ha permitido un alto nivel de confiabilidad.

Se han observado cinco usos especiales de las calles. Dos usos del tipo costumbrista como compartir la calzada entre peatones y vehículos de manera casual, así como el uso de las calles para el desfile de camélidos. Dos usos del tipo tradicional como el uso de las calles para la realización de fiestas tradicionales y el uso de las calles para la realización de ferias típicas. Y un uso del tipo informal como utilizar las veredas y parte de la calzada como extensión de los negocios y las colas de atención de instituciones.

En conclusión, el estudio determinó que los peatones tienen dificultad para moverse o permanecer a la hora de realizarse los diferentes tipos de usos especiales debido a las condiciones de las calles como el ancho de la calzada no mayor a 9 m. respecto al ancho de la vereda no mayor a 1.2m. y la prioridad vehicular antes que la peatonal. Por lo que se concluye que las calles no se han diseñado de cómo se comportan los ciudadanos. Finalmente se concluye que Lircay es una ciudad tradicional adaptada a una ciudad moderna no sostenible. A la que se le ha dado el enfoque de tránsito y no de movilidad.

DEDICATORIA

Dedico esta Tesis a Lircay, lugar que me vio crecer y me formó culturalmente con mucha identidad. También la dedico a mis padres, Raúl y Mela, quienes confiaron en mí conjuntamente con mi hermana Rubí. A mis tíos Kendy y Adolfo que fueron como unos segundos padres en los inicios de mi época universitaria. Dedico también esta tesis a una persona muy especial para mí, una persona que siempre me ha brindado su apoyo con mucho cariño, a Beatrice.



ÍNDICE DEL CONTENIDO

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN	1
<i>1.1. Planteamiento del problema:</i>	<i>1</i>
<i>1.2. Preguntas de investigación:</i>	<i>2</i>
<i>1.3. Objetivos</i>	<i>2</i>
1.3.1. Objetivo general.....	2
1.3.2. Objetivos específicos	3
<i>1.4. Hipótesis</i>	<i>3</i>
<i>1.5. Justificación</i>	<i>3</i>
CAPÍTULO 2: REVISIÓN DE LA LITERATURA	5
<i>2.1. Los Espacios Públicos</i>	<i>5</i>
2.1.1. Definición.....	5
2.1.2. Tipos de espacios públicos.....	8
2.1.3. Clasificación de los espacios públicos	9
2.1.4 Espacios públicos zonales.....	9
<i>2.2. Exploración de los Espacios Públicos</i>	<i>10</i>
2.2.1. Problemática de los espacios públicos	10
2.2.2. Problemática de los espacios públicos andinos	11
2.2.3. Disciplinas encargadas	13
2.2.4. Participación multisectorial.....	13
2.2.5. Apropiación de espacios públicos	13
2.2.6. Calles como espacios públicos	15
2.2.7. Tradición y costumbre	16
<i>2.3. Características del uso especial de los espacios públicos</i>	<i>17</i>
2.3.1. Enfoque Zonal.....	17
2.3.2. Usos de los espacios públicos	17
2.3.3. Orden Público (apropiación del espacio público)	18
2.3.4. Identidad.....	19
2.3.5. Movilidad y accesibilidad	19
2.3.6. Movilidad y espacios públicos	20
2.3.7. La accesibilidad.....	23
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA	27
<i>3.1. Precedentes</i>	<i>27</i>
<i>3.2. Lugar de estudio</i>	<i>29</i>
<i>3.3 Muestra para el trabajo</i>	<i>32</i>

3.4. <i>Diseño metodológico</i>	34
3.5. <i>Proceso metodológico</i>	35
3.5.1 Planteo de la investigación	35
3.5.2. Selección del estado del arte	36
3.5.3. Exploración.....	36
3.5.4. Manejo de resultados	38
3.5.5. Exhibición de resultados	44
CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS USOS ESPECIALES DE LAS CALLES DE LIRCAY.....	
4.1. <i>Zona de Lircay</i>	46
4.1.1. Definición de zona	46
4.1.2. Características del lugar	47
4.1.3. Calles como espacios públicos.	50
4.2. <i>Usos y usos especiales de las calles</i>	53
4.2.1. Usos ordinarios:	53
4.2.2. Usos especiales:	54
<i>CASO 1: Uso mixto de las calzadas de las calles para caminar y paso de vehículos:</i>	60
4.2.3. Características de los usos especiales:	61
4.3. Orden público.....	63
4.4. Identidad	66
4.5. Sitios de encuentro e interrelación social.....	69
4.6. Accesibilidad y transitabilidad.....	71
<i>CASO 2: Uso de las calles para el paso de ganado (llamas, alpacas, entre otros):</i>	75
4.2.3. Características de los usos especiales:	76
4.3. Orden público.....	78
4.4. Identidad	81
4.5. Sitios de encuentro e interrelación social.....	81
4.6. Accesibilidad y transitabilidad.....	82
<i>CASO 3: Uso de calles para la realización de festividades</i>	85
4.2.3. Características de los usos especiales:	85
4.3. Orden público.....	88
4.4. Identidad	91
4.5. Sitios de encuentro e interrelación social.....	91
4.6. Accesibilidad y transitabilidad.....	93
<i>CASO 4: Usos de las calles de Lircay para ferias comerciales</i>	96

4.2.3. Características de los usos especiales:	97
4.3. Orden público.....	99
4.4. Identidad	102
4.5. Sitios de encuentro e interrelación social.....	102
4.6. Accesibilidad y transitabilidad.....	104
<i>CASO 5: Uso de las calles por parte de instituciones, talleres y negocios,.....</i>	<i>107</i>
4.2.3. Características de los usos especiales:	107
4.3. Orden público.....	110
4.4. Identidad	114
4.5. Sitios de encuentro e interrelación social.....	114
4.6. Accesibilidad y transitabilidad.....	115
Capítulo 5. Conclusiones y Recomendaciones	118
5.1. Conclusiones.....	118
5.2. Recomendaciones.....	123
Bibliografía.....	a
ANEXOS:	h
<i>Anexo 1: DEFINICIONES DE ESPACIOS PÚBLICOS.....</i>	<i>h</i>
<i>Anexo 2: DETALLES DE CASO 2</i>	<i>i</i>
Anexo 2.1.: Capítulo 4.3. Orden público.....	i
Anexo 2.2.: Capítulo 4.4. Identidad	j
<i>Anexo 3: DETALLES DEL CASO 3.....</i>	<i>l</i>
Anexo 3.1.: Capítulo 4.3. Orden público.....	l
Anexo 3.2.: Capítulo 4.4. Identidad	m
<i>Anexo 4: DETALLES DEL CASO 4.....</i>	<i>o</i>
Anexo 4.1.: Capítulo 4.3. Orden público.....	o
Anexo 4.2.: Capítulo 4.4. Identidad	p
<i>Anexo 5: DETALLES DEL CASO 5.....</i>	<i>r</i>
Anexo 5.1.: Capítulo 4.3. Orden público.....	r
Anexo 5.2.: Capítulo 4.4. Identidad	s
<i>Anexo 6: MODELO DE CUESTIONARIO.....</i>	<i>v</i>
<i>Anexo 8: BANCO DE PREGUNTAS PARA LAS ENTREVISTAS.....</i>	<i>dd</i>
<i>Anexo 9: ENTREVISTAS EXPLORATORIAS</i>	<i>ee</i>
<i>Anexo 10: TABLAS Y PLANOS DE UBICACIÓN DE LAS CALLES</i>	<i>ee</i>

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Calle Libertad. Persona con su coche compartiendo vía con los vehículos. Fuente: Propia	4
Figura 2:Calle solo para los carros. Fuente: https://elcomercio.pe/lima/carros-mal-estacionados	11
Figura 3:Programa ocupa tu calle. Fuente: https://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/08/14/ocupa-tu-calle-recuperacion-de-espacios-urbanos-en-lima/	15
Figura 4:Ubicación de la ciudad de Lircay. Fuente: Google maps.....	30
Figura 5:Barrios de la ciudad de Lircay. Fuente: Google maps	31
Figura 6:Secuencia de actividades para el desarrollo de la investigación. Fuente: elaboración propia.....	36
Figura 7:Secuencia de actividades durante la fase exploratoria. Fuente: elaboración propia..	37
Figura 8:Secuencia de actividades en el trabajo de campo. Fuente: elaboración propia.....	38
Figura 9: Esquema de Análisis de investigación. Fuente: Elaboración propia.	45
Figura 10:Delimitación del pueblo de Lircay. Fuente: Google Maps.....	47
Figura 11:Encuesta de espacios públicos principales del pueblo de Lircay. Fuente: Elaboración propia.....	48
Figura 12:Mercado de Lircay vista desde la calle Libertad. Fuente: Elaboración propia.	48
Figura 13:Cruce de las calles Libertad e Ica - Cuatro esquinas (centro de la ciudad). Fuente: Elaboración propia.....	49
Figura 14:Mapa del Mercado y 4 Esquinas con sentido vehicular (centro de la ciudad). Fuente: Elaboración propia.....	50
Figura 15:Plaza de Pueblo Nuevo- Barrio de Pueblo Viejo. Fuente: Elaboración propia.....	50
Figura 16:Plaza de Pueblo Viejo- Barrio de Pueblo Nuevo. Fuente: Elaboración propia.....	50
Figura 17:Calles principales de Lircay. Fuente: Elaboración propia.....	51
Figura 18:Calle Ica donde comparten la calzada. Fuente: Elaboración propia	55
Figura 19:Calles de Lircay con animales en las calles. Fuente: propia.....	56
Figura 20:Festividad haciendo uso total de las calles en el Barrio de Pueblo Viejo. Fuente: MPAL.....	58
Figura 21:Feria Masiva en la plaza del Barrio de Pueblo Nuevo. Fuente: MPAL	59
Figura 22: Uso de la calle como cola de entidades financieras en Lircay. Fuente: Elaboración propia.....	60
Figura 23: Gente compartiendo las calles con los vehículos motorizados. Fuente: Elaboración propia.....	61

Figura 24: Frecuencia en que el peatón camina entre los carros en la calzada	62
Figura 25: Tiempo que los transeúntes deben esperar a que un automóvil le dé pase cuando se encuentran al frente.....	62
Figura 26: Sensación de libertad para los usos especiales caso 1.....	63
Figura 27: Si están de Acuerdo sobre la apropiación de espacio público por parte de los peatones.....	63
Figura 28: Percepción de encontrarse seguro por parte de los usuarios.....	64
Figura 29: Percepción de si se sienten identificados con esta costumbre	66
Figura 30: Percepción de si esta costumbre debería tradicionalizarse.....	67
Figura 31: Percepción de si establecen encuentros sociales adecuados.....	69
Figura 32: Personas compartiendo calzada con los vehículos en la calle Ica. Fuente: Propia..	70
Figura 33: Personas si encuentra espacios adecuados para la interacción social cuando transita entre los vehículos.	70
Figura 34: Mototaxi estacionado en una vereda de Lircay. Fuente: elaboración propia.....	73
Figura 35: Plano Caso 1 : Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.....	74
Figura 36: Camélidos andando en una calle de Lircay. Fuente: Elaboración propia.....	75
Figura 37: Frecuencia en que se realiza el desfile de camélidos por las calles de Lircay.	76
Figura 38: Tiempo que dura el paso del desfile de los camélidos desde un punto de observación.....	77
Figura 39: Sensación de libertad para los usos especiales caso 2.....	78
Figura 40: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.	79
Figura 41: Percepción de si esta actividad permite sitios de encuentro e interacción social...	81
Figura 42: Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.	82
Figura 43: Camélidos andando en una calle de Lircay. Fuente: Elaboración propia.....	83
Figura 44: Plano Caso 2 : Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.....	84
Figura 45: Festividad de carnavales de Lircay compartiendo calzada con mototaxi. Fuente: Foto propia.....	85
Figura 46.: Frecuencia en que se realiza las festividades con comparsas en Lircay.....	86
Figura 47: Tiempo que dura el paso de las comparsas festivas por las calles desde un punto de observación.....	87
Figura 48: Sensación de libertad para los usos especiales caso 3.....	88
Figura 49: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.	89

Figura 50:Percepción de si esta actividad permite sitios de encuentro e interacción social....	92
Figura 51:Festividad multitudinaria usando la calzada con vehículos detrás. Fuente: Foto propia.....	92
Figura 52:Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.	93
Figura 53:Festividad compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia	94
Figura 54: Plano Caso 3: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.....	95
Figura 55:Feria compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia	96
Figura 56:Frecuencia en que se usa las calles para las ferias comerciales.	97
Figura 57:Tiempo que suelen durar las ferias en un día.....	98
Figura 58:Sensación de libertad para los usos especiales caso 4.....	99
Figura 59:Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.	100
Figura 60:Feria compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia.	101
Figura 61:Percepción de si se permite sitios de encuentro e interacción social.....	103
Figura 62:Feria con poca accesibilidad. Fuente: Foto propia.	103
Figura 63:Percepción de las personas sobre si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.	103
Figura 64: Plano Caso 4: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.....	106
Figura 65:Mecánico haciendo uso de las calzadas como extensión de su taller. Fuente: Foto propia.....	107
Figura 66:Frecuencia en que se utiliza as veredas y las calzadas para sus giros por negocios privados y entidades como instituciones.	108
Figura 67:Tiempo que toman las calles la extensión de negocios y giros durante un día	108
Figura 68:Sensación de libertad para los usos especiales caso 5.....	110
Figura 69:Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.	111
Figura 70:Encuesta a las personas si esta actividad les permite realizar encuentros sociales.	114
Figura 71:Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.	114
Figura 72:Obstrucción de vereda en un día de poco tránsito.....	116
Figura 73: Plano Caso 5: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.....	117
Figura 74:Aprobación sobre la apropiación de espacio público por parte de los camélidos.	i

Figura 75:Percepción de identidad respecto a este tipo de uso en las calles como espacio público.....	j
Figura 76:Opinión sobre la tradicionalización de este uso.	k
Figura 77:Aprobación sobre la apropiación de espacio público por parte de las comparsas festivas.....	m
Figura 78: Percepción de identidad respecto a este tipo de uso en las calles como espacio público.....	m
Figura 79:Aprobación de la apropiación de espacio público por parte de los feriantes.....	p
Figura 80: Percepción de identidad del uso en las calles como espacio público.....	p
Figura 81:Feria masiva en la plaza de Pueblo Nuevo. Fuente: Foto propia	q
Figura 82:Bancos e instituciones financieras haciendo uso extendido de las calzadas. Fuente: Propia.....	r
Figura 83:Aprobación de la apropiación de espacio público por parte de los negocios y giros. r	
Figura 84:Percepción de identidad para este uso en las calles como espacio público.	s
Figura 85:Opinión sobre si este uso debe seguir.	t
Figura 86 Ubicación geográfica Fuente: MPLA.....	ff
Figura 87 Mapa provincial y distrital Fuente: COFOPRI	ff
Figura 88: Mapa de catastro Lircay ciudad. Fuente: COFOPRI	hh
Figura 89: Detalle de calles Fuente: COFOPRI	ii
Figura 90: Detalle de calles Fuente: COFOPRI	jj

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Escalas urbanas	9
Tabla 2:Lista de entrevistados.....	33
Tabla 3:Metodologías cualitativas en la antropología cultural	34
Tabla 4:Herramientas metodológicas de trabajo.....	41
Tabla 5:Unidades de análisis	42
Tabla 6:Codificación de resultados.....	43
Tabla 7: Cuadro de General de Áreas de Lircay Fuente: COFOPRI.....	gg



CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se centra en investigar los usos especiales de las calles como espacios públicos. La exploración se hace con cinco casos especiales de usos encontrados en las calles de la urbe de Lircay, la cual es el pueblo capital del distrito del mismo nombre que pertenece a la provincia de Angaraes en la región de Huancavelica. La finalidad es encontrar la percepción de los habitantes hacia estos usos especiales, a partir de ello brindar aportes para la gestión de movilidad local adecuada a sus costumbres.

1.1. Planteamiento del problema:

Actualmente existe un problema en la gestión del espacio urbano en las ciudades que corresponden a una visión de ciudad moderna (Gehl y Svarre 2013). Y es que estas ciudades modernas contienen centros residenciales, laborales y educativos en los cuales para trasladarse de un lugar a otro se presenta la necesidad de usar el automóvil. Esto ha degenerado en una deshumanización de la ciudad. Esta deshumanización se centra en que la tendencia en la gestión de espacio urbano prioriza la construcción de vías para los autos, en vez de favorecer espacios de encuentro humano (Rodríguez 2019).

Como explican ambos autores, es una problemática de alcance global. A largo plazo, produce mayores estructuras viales para los automóviles, descuidando la construcción de espacios para el uso de los ciudadanos (Borja 2003). Según Rodríguez, en varias ciudades hay una falta de espacios públicos destinados a la población. Latinoamérica no escapa de esta situación. Tiene un déficit de transporte que ha ocasionado este favorecimiento en ocupar más espacios de la ciudad para priorizar el vehículo, olvidando las otras necesidades del ciudadano (Díaz-Osorio y Marroquín, 2016). De esta manera, los espacios también son mal gestionados; es decir, son equipados inadecuadamente o no son accesibles para todos y, por lo tanto, las personas no los utilizan y se vuelven espacios segregadores (Borja 2003).

Sin embargo, si bien hay un crecimiento urbano similar en los Andes este ha sido tardío y errático, por lo cual las zonas andinas del Perú presentan particularidades que lo diferencian del desarrollo urbano en el resto del mundo. Así pues, el desarrollo en los espacios públicos fue espontáneo a diferencia de lo que ocurre en las grandes ciudades como Lima u otras capitales. Por lo cual, es relevante un manejo profesional de estas zonas, pero que deban ser dentro de los parámetros indicados (Mattos-Cárdenas, 2004).

Tomando en cuenta estas diferencias entre el espacio urbano entre una ciudad y lo que sucede en los Andes peruanos, se realiza la presente investigación. La cual busca analizar el uso especial y atípico que se le da a los espacios públicos, en específico a las actividades que se realizan en las calles de Lircay por parte de su población. Así, dentro de las calles de Lircay se encuentran diferentes tipos de usos especiales para los cuales no fueron diseñados. Estos corresponden a las características de sus costumbres y tradiciones. Entre las que se encuentran, usar este espacio para ferias, pasacalles de festividades tradicionales, uso de las calles como la extensión de talleres, uso como zona de juego para niños, uso mixto de las calzadas entre peatones y vehículos, también como espacio de tránsito de ganado.

1.2. Preguntas de investigación:

¿Cuáles son los usos especiales de las calles de Lircay que le asigna la población de la ciudad de Lircay y cómo se relaciona con el espacio?

¿De qué manera los ciudadanos de Lircay perciben el espacio a estudiar?

1.3. Objetivos

Se propone un objetivo general y tres objetivos específicos que responden a las preguntas planteadas.

1.3.1. Objetivo general

Caracterizar los usos especiales de las calles de Lircay que le asigna su población con el fin de definir las consideraciones para la base de futuros proyectos viales.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar los espacios públicos, como las calles y su relación con las actividades que se desarrollan.
- Hallar las características especiales de los usos de las calles principales, como espacios públicos.
- Interpretar la percepción de los ciudadanos de Lircay sobre los usos especiales que les dan a las calles.

1.4. Hipótesis

Las calles como espacios públicos de Lircay no proveen las características necesarias para un uso cotidiano por parte de los usuarios. Sin embargo, la población impone los usos especiales que la población de Lircay les otorga a las calles, según sus costumbres, tradiciones y cultura.

1.5. Justificación

Las ciudades andinas poscoloniales del Perú se desarrollaron de manera espontánea. Dentro de estas se mezclan dos culturas distintas. De las cuales, cada una tiene formas de estructuramiento urbano-vial diferenciado de la otra. En la actualidad, estos arraigos son notables en las ciudades andinas y más aún en sus pueblos de poco tamaño. Sin embargo, el crecimiento de estas urbes muchas veces no contempla las necesidades exactas que tienen los pobladores de acuerdo a sus costumbres. Lo que genera un desarrollo no adecuado debido al poco estudio que se le da a estas urbes en el Perú. Esto genera problemas como la migración y abandono de sus ciudades natales. De esta manera, en la actualidad, se observa que el

centralismo se encuentra adherido al país y este mismo genera muchas desigualdades, que son producto de tener pocos ejes de movimientos económicos en el Perú (INEI, 2017). Es por esto que, en muchos casos, las ciudades como Lima llegan a colapsar por falta de buenos ejes de desarrollo en las ciudades de donde partieron (MIDIS, 2019). Ya que las ciudades del interior del país no cuentan con un desarrollo de accesibilidad adecuada, y esto se ve reflejado en la importancia en cuanto a una movilidad vial urbana óptima. Es por eso que se eligió Lircay, una pequeña ciudad andina en la región de Huancavelica. Por lo que la importancia del presente trabajo radica en poder comprender la perspectiva de los habitantes de la comunidad de Lircay en relación con los usos especiales que les dan a sus espacios públicos, específicamente, a sus calles. Los aspectos que destacan de Lircay son los usos específicos que la población le da a sus calles. Ya que, además de los usos generales de las calles (caminar, paso de carros), existen actividades que se realizan, las cuales son diferentes a estos y que están relacionadas a sus costumbres y tradiciones (celebración de ciertas festividades, usar las calles como zona de pase de animales ganaderos, etc.). Por tanto, la importancia de la presente tesis radica que, a partir de esta y teniendo en cuenta las particularidades de los usos de las calles en Lircay, se podrá diseñar propuestas de proyectos de desarrollo urbano-vial que tomen en cuenta estas particularidades.



Figura 1. Calle Libertad. Persona con su coche compartiendo vía con los vehículos. Fuente: Propia

CAPÍTULO 2: REVISIÓN DE LA LITERATURA

La revisión de literatura debe recolectar información útil que sirva para analizar las características del espacio público; la cual en el presente trabajo se dividirá en dos secciones. En la primera parte se enfocará en presentar el concepto de espacio público; además, permitirá delimitar los conceptos necesarios para la investigación. Mientras tanto, en la segunda parte se enfocará en el estado del arte sobre los estudios de la vida pública. Esto permitirá agregar valor a la investigación, además facilitará comprender la metodología que se usará. Finalmente, a través de diversos autores, se buscará analizar los usos de las calles de Lircay, que es el objeto de estudio de esta investigación.

2.1. Los Espacios Públicos

2.1.1. Definición

Según la información extraída de la norma peruana del Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2012), el espacio público se define como la superficie de uso público destinada a la circulación o recreación. Este presenta un concepto bastante general y sencillo. Otro planteamiento de espacio público, según perspectivas contemporáneas, como menciona Sapag Chain (2011), se centra en definir el espacio público como un parámetro de medida social que está compenetrado directamente con las características de desarrollo humano dentro de diversas variables como la variable del contexto cultural, político, etc.

Según varias investigaciones de Borja (2003), es muy fácil llegar a mezclar los diferentes conceptos entre el espacio público y los espacios verdes. Y sus investigaciones son más que acertadas, puesto que la mayor parte de los individuos, a la hora de hablar sobre los espacios públicos, se suelen referir a los parques. En cambio, en la obra “Espacio Público en la Ciudad Popular” de Takano y Tokeshi (2007), se asocia el espacio público con la condición urbana. En este documento se describe el espacio público como aquella zona de las ciudades

en la que los individuos pueden transitar y estar libremente, ya que se encuentran en su derecho civil de hacerlo. También se le suman diferentes dimensiones que apoyan la definición del espacio público, como las siguientes:

- Dimensión físico territorial: Según la cual el espacio público debe tener fácil acceso, ser visible y proporcionar una fácil identificación por parte de cualquier ciudadano que le dará un uso diario, usual e incondicional, con el fin de sentirse identificados con este como parte de la ciudad en la que viven. Se hace hincapié en la capacidad que deben tener estos espacios a la hora de adaptarse, siempre siendo visto como una zona siempre abierta para ser utilizada en diferentes actividades, adaptándose a los cambios que pueden surgir con el paso del tiempo. Además, autores como Garriz y Schroeder (2014) explican que el valor de los espacios públicos se adquiere según estos se vayan adaptando a los ideales de los ciudadanos de la localidad, como finalidad de la intervención urbanística que va describiendo las actividades que se realizan en estos espacios.

El autor Bellet-Sanfeliu (2009) subraya que el espacio público se debe ver como un espacio abierto y multifuncional con la finalidad de que pueda ser utilizado por cualquier ciudadano. Por ejemplo, en la ciudad de Lima, el distrito de Miraflores se encuentra el Parque Kennedy, uno de los mejores referentes de espacio público que reflejan esta dimensión del espacio público. Este parque se encuentra ubicado de una manera céntrica en el distrito, por lo que es aprovechado por los vecinos que viven ahí con diferentes finalidades: ferias y eventos culturales, venta de artesanías, puntos para manifestaciones ciudadanas etc. Este punto representa un gran referente para los habitantes de esa zona, puesto que les hacen sentirse identificados con él, mostrando la disponibilidad del parque para cualquier necesidad de los vecinos (Fernández Silva, 2020).

La dimensión política también se puede vincular como un diálogo entre el usuario que utiliza ese espacio público y la administración pública que, según los diferentes casos en los

que sea necesario, administrar los espacios públicos y facilita a los usuarios lo que necesiten para garantizar el buen uso del espacio, estableciendo las condiciones de uso y el desarrollo de las actividades en ese espacio (Borja, 1998).

Según Segovia y Dascal (2000), el espacio público da a los ciudadanos el poder necesario para que se puedan unir en diferentes acciones para el bien común bajo la organización ciudadana. Es por eso que el espacio público es visto como la misión de todos los ciudadanos. Los individuos ven los espacios públicos como un medio de unión comunitaria y de autoestima colectiva. Simultáneamente, se generan posiciones de poder entre los diferentes grupos de sexo, edad y dinámicas de los ciudadanos. Es por ello que la mayoría de las veces los espacios públicos no son usados de manera equitativa entre todos los usuarios (Borja, 2012).

- Dimensión Cultural: Los espacios públicos se han formado a partir del ejercicio de la ciudadanía y de adquisición de los usuarios de estas zonas a lo largo del tiempo, teniendo una conexión con el pasado de la ciudad, contribuyendo a la expresión del origen de esta. El pasado y el presente se encuentran en los espacios públicos, estos se convierten en espacios óptimos para el fomento de las relaciones sociales y culturales, debido a la representación física de los espacios comunes y colectivos dentro de las ciudades. Un ejemplo de espacios públicos destinados a tales fines es la Plaza de Armas de Lima (Fernández Silva, 2020).

Después de haber expuesto las diferentes dimensiones que tiene un espacio público, se intentará crear una definición común a todas estas dimensiones. Según Fernández Silva (2020), se puede entender el espacio público como la parte que se encuentra centralizada y que es accesible desde el punto de vista del territorio que, perteneciendo al estado, sirve a la ciudadanía de manera libre. Con lo cual se vuelve legítimo el ser distinguido y empleado por los ciudadanos de una localidad en la que se encuentra ubicada, llegando a ser utilizado como lugar principal para las diferentes manifestaciones humanas. Esta situación ocasiona que, a través del tiempo, se haya cambiado y formado una identidad sobre los ciudadanos que la usan,

que llega a ser parte de sus vidas. El espacio público debe tener diferentes dimensiones que, al ser empleadas de manera conjunta, contribuyen a la formación de la idea de espacio público, siendo vista como una definición compleja que traspasa las barreras de lo público y lo privado (Garriz y Schroeder, 2014).

Uno de los ideales comunes que se han logrado observar en la última Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) fue que las personas dispongan de manera igualitaria acceso a los beneficios y las oportunidades que las ciudades dan a todos sus habitantes (Organización de las Naciones Unidas, 2016). El Perú es un miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), por lo que debe cumplir este objetivo tras su compromiso con esta.

Detalles de la dimensión política, social y económica de los espacios públicos ver en Anexo 1.

2.1.2. Tipos de espacios públicos

La ciudad contiene tanto espacio privado como público, pero es el espacio público el cual puede ser identificado y dividido por sus usuarios. Debido a que el espacio público permite la interacción social entre sus habitantes. Así pues, según Clemente (2009) su división para los habitantes sería en tres tipos de espacio público:

- Plazas: Resultado de la agrupación de edificaciones alrededor de un espacio libre, o del ensanchamiento de una sección o parte de una calle. Se clasifican dependiendo de su forma y accesibilidad, fachadas que la limitan, tipo de pisos (desniveles, vegetación y pavimentos), tamaño y rango en la localidad.

- Calles: Su formación se debe al crecimiento de un asentamiento después de haber rodeado la plaza con edificaciones. Se caracterizan por contar con una disposición longitudinal, es decir, es esta la dimensión que predomina en toda su extensión.

- Parques: Son un lugar de escape a las presiones y rutinas de la vida urbana,

caracterizados por contar con jardines y arbolado. Presenta diferentes niveles.

- Nivel barrio: Se encuentran a 10 minutos caminando de la zona de vivienda.
- Nivel distrito: Son para una zona de la ciudad o accesible desde algún subcentro urbano, con facilidades de transporte público.
- Nivel ciudad: Son aquellos que dan servicio a toda la ciudad. Generalmente, son usados los fines de semana y por lo mismo son muy accesibles por las vías principales que lo rodean.

El aspecto común de estas tres formas de espacio público se centra en el tipo de actividades realizadas por los usuarios. Así mismo, es necesario saber cuán frecuentado es este espacio. Para saberlo es necesario verificar cuántas personas le dan uso.

2.1.3. Clasificación de los espacios públicos

Se tienen dos propuestas de clasificación. Por un lado, Ludeña (2010) propone al grado de intervención como una manera de clasificar. Según este criterio existirían tres clases: planificado, diseñado, no planificado – no diseñado, y de procedimiento mixto. La segunda forma de clasificación fue propuesta por Takano y Tockeshi (2007). La cual propone a las dinámicas urbanas, tales como movilidad o producción. A ello señala la importancia del flujo de los usuarios con el espacio. A continuación, se detallan las escalas propuestas:

Tabla 1. Escalas urbanas

Autor	Ludeña, 2013			Takano y Tokeshi, 2007			
Clasificación	Verde urbanístico de usos públicos	Dominio de espacios libres de piso duro y usos públicos	Dominio no preciso de verde-cemento o tierra de usos	Barrial	Zonal	Distrital	Metropolitana-Sub metropolitana
Descripción	Espacios públicos donde predomina la vegetación como parques, calles, alamedas u otros.	Espacios públicos con predominación de materiales duros como concreto con la finalidad de concentrar gente en calles, plazuela, plazas y otros.	Espacios sin una predominación precisa como terrenos baldíos o terrenos vacíos.	Son espacios usados por personas del mismo barrio. Ellos son los que suelen gestionarlo. Es una extensión inmediata de su hogares.	Son espacios conformados por barrios que definen una zona. Esta es una zona intermedia entre barrio y distrito.	Son espacios que pertenecen a mismo distrito. Suelen tener similitud con espacios metropolitanos	Son usados por los habitantes de distintos distritos. Su gestión se lleva a cabo por las municipalidades provinciales.

Elaboración: Propia

2.1.4 Espacios públicos zonales

La escala zonal se define como espacio que sirve de abastecimiento a más de un barrio en un determinado lugar. Esta situación causa que exista conflicto entre sus habitantes. El conflicto se produce porque la escala zonal atiende y gestiona a nivel intermedio entre lo barrial y distrital, por lo cual permite a extraños de la comunidad. Por ello, defiende la diversidad y el anonimato; debido a ello, las personas que viven en dicha región se sienten atacados e invadidos. Así mismo, debido a esta heterogeneidad en población se hace difícil poder referir cuando ocurren problemas, ya que no se sabe a qué comunidad debería de referirse (Takano y Tockeshi 2007).

2.2. Exploración de los Espacios Públicos

2.2.1. Problemática de los espacios públicos

La evolución de las ciudades en los últimos años ha generado cuestionamientos acerca de cómo organizarlas. Pues, la organización de una ciudad debe de responder a solucionar los problemas de los ciudadanos de tal ciudad. Asimismo, la creciente expansión de las ciudades ha generado cada vez una tasa mayor en la construcción de infraestructura tanto pública como privada, lo que produce una mayor necesidad de desplazarse a sitios cada vez más alejados.

Así pues, a pesar de que la oferta viaria pueda aumentar, luego de transcurrido un periodo de tiempo, se vuelve obsoleta. Por lo cual, se forma un círculo vicioso en el cual, con el transcurso del tiempo, se genera más cantidad de infraestructura viaria, lo que satura la ciudad de esta y a la vez crea más tráfico, sin solucionar realmente el problema del transporte de los ciudadanos. Con lo cual, el espacio destinado a los transeúntes disminuye o es eliminado. Así mismo, menos personas desearán salir a la calle para no tener que enfrentar todos estos problemas. “No es que la calle se utilice menos, numéricamente hablando, sino que se utiliza para menos cosas” (Mateos y Sanz 1984).



Figura 2: Calle solo para los carros. Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/carros-mal-estacionados>

2.2.2. Problemática de los espacios públicos andinos

Los espacios públicos en las zonas andinas del Perú poseen una gran particularidad, lo cual hace que el desarrollo urbano haya sido tardío y errático. De esta forma, se puede observar muy notoriamente que el crecimiento de las ciudades andinas presentó un desarrollo espontáneo de espacios públicos, lo cual lleva a entender que son zonas que requieren un elaborado y profesional manejo de sus zonas de los espacios públicos. Estos deben estar dentro de los parámetros indicados (Mattos-Cárdenas, 2004).

Dichos espacios públicos se ven íntimamente ligados a la variedad climática que existe dentro de los Andes, ya que se encuentran muchos microclimas dentro de toda su zona, dentro de ellos predominan las zonas de carácter frígido. Es por este motivo que se logran apreciar muchos espacios públicos con características adaptativas de dichos climas, para lo cual se tiene muy en cuenta estos factores (Mattos-Cárdenas, 2004).

La utilización de los terrenos con fines agrícolas y la crianza de animales ha representado desde el principio de los tiempos una transformación de los terrenos naturales con el fin de ajustarlo a las principales actividades realizadas por los humanos. Del mismo modo, la investigación, con el fin de encontrar los límites geográficos en favor de las acciones rentables de las diferentes comunidades andinas, ha moldeado la realización de suministro en los andes peruanos, al igual que en los espacios públicos y sociales de las principales acciones de encuentro, intercambio y comercio (Canziani Amico, 2007).

Otro de los factores importantes que influyen en la manera en la que interactúan los ciudadanos con los espacios públicos en los andes es el clima (Mattos-Cárdenas, 2004). A lo largo del territorio andino de Perú, el clima llega a variar entre los diferentes grados centígrados. Es por eso que los ciudadanos de las zonas andinas más altas buscan el calor mediante diferentes recursos y métodos, como la captación semidirecta mediante invernaderos o la captación indirecta con la utilización de materiales colocados en el techo, el suelo o las paredes con el objetivo de mantener el calor dentro de las viviendas (Wieser, 2011).

Pero, según el Expreso (2017), incluso a día de hoy el factor climático sigue influyendo en los materiales utilizados para la construcción de espacios y edificios a lo largo de la cordillera andina. La acción de construir en la sierra del Perú se encuentra en muy buena relación con la cosmovisión andina que ha sido traspasada a lo largo de las generaciones manteniendo un gran respeto por los materiales obtenidos de la tierra que los rodea. Algunos de los elementos esenciales que más han sido utilizados en los andes son la piedra, la madera y el barro (Fernández Silva, 2020).

Uno de los esfuerzos más recientes para lograr llegar a la “modernización” de las zonas andinas fue construir viviendas de concreto, y, debido a que no se tomaron en cálculo los factores culturales y la funcionalidad de los diversos materiales principalmente ligados a la serranía, acabaron siendo asociados a edificios fríos. Incluso se empezó a detectar un crecimiento de los casos de enfermedades ligadas al mal manejo de las temperaturas del interior de las viviendas y de los edificios de las ciudades (Fernández Silva, 2020).

A principios de la República, en el Perú se podía observar que el interés de los ciudadanos que se encontraban en las ciudades andinas por su importancia en el estado empezó a crecer. Alrededor de 1828 se realizó la primera elevación de planimetrías de la ciudad de Cusco, al igual que la Vista y Plano topográfico de las principales ciudades mineras como Villa

Nueva en Cerro de Pasco. A partir de estos trabajos se pueden observar, a parte de la toma en cálculo de las particularidades geológicas de las zonas, la división urbana que tienen estas ciudades (Mattos-Cárdenas, 2004).

2.2.3. Disciplinas encargadas

Se puede afirmar que el espacio público es estudiado desde diferentes disciplinas. Tal es así que involucra a disciplinas como la sociología, geografía y urbanismo. Con lo cual, se permite comprender el movimiento de los usuarios. Así mismo, también se debe tener en cuenta a las ciencias enfocadas al medio ambiente, pues es necesario tomar en cuenta temas como la contaminación ambiental, la cantidad de CO₂ emitido, etc. De esta manera, cada autor que estudia el espacio público lo hace de manera diferente. En el caso de Juan Carlos Dextre, desde su perspectiva como ingeniero civil, se centra en la seguridad vial, a la par brindando un enfoque de movilidad sostenible.

2.2.4. Participación multisectorial

Por su parte, Gehl y Svarre tienen como objeto de estudio a los usuarios de los espacios públicos, sus actividades y su percepción sobre la vía pública. Gracias a sus estudios se puede asegurar el funcionamiento de las vías públicas entre los usuarios. A raíz de ello se produce un cambio en la forma de trabajo, ya que se incluye la participación de los futuros usuarios en el planeamiento de nuevas vías públicas. Al respecto, Segovia y Pascal (2000) destacan la importancia de tomar en cuenta a los futuros usuarios, ya que ningún equipo de trabajo, incluso uno multidisciplinario, puede conocer todas las necesidades que estos usuarios tendrán. Teniendo en cuenta ello, es necesaria conocer las necesidades de la población donde se realizará estas obras, ya sea por medio de la observación o de encuestas.

2.2.5. Apropiación de espacios públicos

La apropiación del espacio público refiere al uso que los usuarios le brindan a dicho

espacio que no correspondía para el que fue planeado y construido. Esto se puede deber a diferentes causas. A veces, el deterioro o falta de mantenimiento de ciertos espacios públicos, hacen que ciertos grupos ciudadanos le den otro uso para actividades que necesiten, cómo usar fuentes para bañarse, usar los parques para prácticas de grupos de baile, etc. De esta manera, aunque dicho espacio no fue diseñado para tal actividad, los usuarios le otorgan ese uso, con lo cual se apropian de dicho espacio.

Por tanto, existen dos formas en que se puede dar esta apropiación. Por un lado, transformando el espacio con procesos de interacción en este espacio, dejando su huella, cambiando su función, etc. Mientras que la segunda manera es la identificación simbólica. Esto está enfocado en la experiencia personal que cada usuario pueda tener. Ya sea por experiencias o recuerdos que forme en dicho lugar. Al generar recuerdos con aquel espacio, entonces, de forma inconsciente el usuario lo volverá su territorio, por lo que también se produce un proceso de apropiación de espacio. Debido a este enlace que se produce con el espacio, incluso si las autoridades no le dan mantenimiento a dicho espacio, los usuarios seguirán usándolo para las actividades que sean necesarias, transformándolo según su conveniencia. Este fenómeno de apropiación permite que los usuarios formen una identidad alrededor de aquel espacio. Desde siempre, las personas se han apropiado del espacio público para actividades de socialización que le permiten sentirse parte de la comunidad (Fonseca, 2007).

Así pues, el acto de apropiarse de un espacio público significa brindarle una identidad a aquel lugar. Lo importante de un espacio público es que sea usado, más allá de si su uso es para lo que fue creado. Por lo que es necesario tener en cuenta las múltiples necesidades y uso que los usuarios puedan darle, para facilitar estas prácticas de apropiación. Se destaca que estas prácticas de apropiación también pueden considerarse a las prácticas de expresión democrática como manifestaciones colectivas. De esta manera el espacio público recibe un mayor valor histórico y social (Páramo y Burbano, 2014). Por lo cual, se podría decir que la apropiación del

espacio es un acto de los ciudadanos en los cuales toman el espacio público como propio y le dotan de una identidad cultural, histórica y social.



Figura 3: Programa ocupa tu calle. Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/08/14/ocupa-tu-calle-recuperacion-de-espacios-urbanos-en-lima/>

2.2.6. Calles como espacios públicos

Las calles son el principal objeto de estudio de la presente investigación, por lo cual es necesario describirlo. Según Manuel Herce (2009) la calle es el elemento básico dentro de la organización de una ciudad, pues es donde se desarrollan todas las actividades y funciones. Bajo una descripción física, se podría decir que las calles son espacios estrechos, lineales que están cercados en ambos lados por construcciones de diversos tipos. Ante ello, una ciudad no puede existir sin las calles.

Estas calles cumplen con diferentes funciones dentro de una ciudad. Por un lado, funcionan como medio de conexión y transporte. Es decir, permite varias maneras en las que sus usuarios pueden trasladarse de un lado a otro ya sea a pie o usando algún vehículo. También brinda un sentido de lugar, con el cual los usuarios pueden interactuar en comunidad y sentir pertenencia por dicho lugar.

La calle como espacio social se determina por la necesidad de sus usuarios de relacionarse e intercambiar información. Por ello, es necesario que las calles, estructuralmente, permitan este tipo de manera de relacionarse. De esta manera, según Borja (2003), la calidad

del espacio público estará determinado por la manera en que facilite las relaciones sociales en las calles, ya que la población determina su pertenencia a través de la sociabilización en dicho espacio.

Así mismo, la seguridad en el espacio público es un elemento importante para determinar la calidad de dicho espacio público. De no existir buena seguridad en dicho espacio, disminuirán las relaciones sociales. Con lo cual, una calle poco segura tendrá menos usuarios. De esta manera, las cualidades para una calle segura son: una clara demarcación entre lo público y privado; vigilancia hacia la calle y, en tercer lugar, bastante cantidad de afluencia.

2.2.7. Tradición y costumbre

Para el presente trabajo es necesario tener en claro las definiciones y diferencias entre costumbre y tradición. Según la revisión se encuentra que en algunas circunstancias ambos términos son usados indistintamente, a pesar de que otros autores los presentan de manera diferente. Por lo cual se presentarán las definiciones y diferencias de cada, que serán usadas en la investigación. En primer lugar, se definirá el término costumbre. Según la Real Academia Española (RAE), costumbre se define como una actividad o práctica realizada de forma reiterada. Esta actividad repetida es asumida y realizada por un grupo de personas de un determinado lugar y persiste en el tiempo. De esta manera, para que algo se estipule como “costumbre” esta debe consolidarse con la recurrencia que es practicada por los ciudadanos de determinado lugar.

En segundo lugar, se definirá la tradición. Según la RAE, agrupa más aspectos que acciones repetidas. De hecho, las costumbres, junto con doctrinas, composiciones artísticas, ritos, etc. componen la tradición. Este grupo será transmitido de generación en generación. Es decir, se produce cuando un grupo compuesto por doctrina, costumbres, ritos, actividades artísticas o culturales son realizadas durante varias generaciones y es conservada por un pueblo

como tal (RAE). Además, la tradición está relacionada con la identidad colectiva. Es decir, este conjunto de actividades, ritos, entre otros son transmitidos durante generaciones porque forman parte de la identidad cultural de dicha población. Por lo general, las tradiciones perduran en mayor medida en comunidades no urbanas (Madrazo 2005).

De esta manera, se asumirán estas definiciones para el resto del presente trabajo. Por un lado, la costumbre se referirá a las actividades realizadas de forma reiterada que ha adquirido un grupo social. Dichas actividades no están conectadas con la identidad cultural. Mientras que, la tradición será considerada como aquel grupo de actividades que son realizadas por toda la comunidad y han pasado de generación en generación debido a que tienen una importancia en la identidad cultural de la comunidad.

2.3. Características del uso especial de los espacios públicos

2.3.1. Enfoque Zonal

El enfoque zonal abarca a más de un barrio en un determinado lugar. Esta situación causa que exista discordancia entre sus barrios. La discordancia se produce porque la escala zonal atiende y gestiona a nivel intermedio entre lo barrial y distrital. Por ello, defiende la diversidad; debido a ello, las personas que viven en dicha región se sienten conectadas con los barrios que tienen alrededor. Así mismo, debido a esta heterogeneidad en población se hace difícil poder referir cuando ocurren problemas, ya que no se sabe a qué comunidad debería de referirse (Takano y Tockeshi 2007).

2.3.2. Usos de los espacios públicos

A través del tiempo, se han diferenciado principalmente tres usos del espacio. En primer lugar, se usa como lugar de encuentro. Es decir, se convierte en el lugar de reunión de las personas. Dentro de esta misma categoría, también se le puede señalar como lugar de donde ocurren actos públicos, tales como procesiones, festivales, etc. En segundo lugar, también se

usa como lugar de comercio, de intercambio de bienes y servicios. Aunque en los últimos años, esta función se ha visto reemplazada por los centros comerciales, que son espacios cerrados. En tercer lugar, se le destaca una función de espacio de circulación. Es decir, que conectan diferentes puntos de la ciudad para su tránsito por parte de los ciudadanos. Por otro lado, adicionalmente a estos tres usos, se tiene dos grupos más que los divide. En primer lugar, se encuentran los usos estanciales, el cual refiere a espacios donde las personas permanecen por un periodo indefinido. En segundo lugar, se encuentran los usos sobre la circulación, estos agrupan a los que se originan por recreación u obligación (desplazarse para llegar a algún lugar).

Tipos de actividades: La ciudad se ve influenciada por los tipos de actividades que se realizan. Por su parte, Gehl (2006) lo divide en tres, las cuales son: actividades necesarias, opcionales y sociales. Las actividades necesarias refieren a las que son obligatorias, como ir al trabajo. Las actividades opcionales refieren a las cuales se realizan si se desea hacerlo, están condicionadas por las condiciones externas. Finalmente, las actividades sociales son las que se dan en el espacio público cuando las personas se encuentran, como saludos, conversación, etc. En el texto de Gehl y Gemoe (2002) se señala que existe un equilibrio entre estas actividades cuando la mayoría de desplazamientos eran a pie. Por tanto, desde la industrialización y el favorecimiento del tráfico motorizado se ha roto este equilibrio.

2.3.3. Orden Público (apropiación del espacio público)

El acto de apropiarse de un espacio público significa brindarle una identidad a aquel lugar. Lo importante de un espacio público es que sea usado, más allá de si su uso es para lo que fue creado. Por lo que es necesario tener en cuenta las múltiples necesidades y uso que los usuarios puedan darle, para facilitar estas prácticas de apropiación. Se destaca que estas prácticas de apropiación también pueden considerarse a las prácticas de expresión democrática como manifestaciones colectivas. De esta manera el espacio público recibe un mayor valor

histórico y social (Páramo y Burbano, 2014). Por lo cual, se podría decir que la apropiación del espacio es un acto de los ciudadanos en los cuales toman el espacio público como propio y le dotan de una identidad cultural, histórica y social. Cabe destacar que existe apropiación de tipo no permitida e informal que la población observa.

2.3.4. Identidad

Segovia y Dascal (2000) indican que el espacio público puede ser tomado como símbolo de identidad colectiva. Por su parte, Francis, Giles-Corti, Wood y Knuiman (2012) señalan que la calidad del espacio público influye en la sensación de comunidad, a la vez de identidad. Así mismo, esta identidad se puede ver promovida por hitos o monumentos que tengan un impacto en los habitantes (Borja 2003). Así pues, los monumentos y equipamientos son importantes ya que influyen en la identidad de la comunidad y la integración ciudadana. Jacobs (2011) resalta la importancia de los centros de actividad, ya que promueven la identidad del distrito. Además, esta identidad también es potenciada por las fiestas que se realizan (Borja 2003). De esta manera se podría decir, que las festividades, tradiciones son una forma de revalorizar la vida humana, así mismo se convierten en una forma de monumentalidad. En el pasado, los eventos más importantes se realizaban en las calles, tales como coronaciones, fiestas, reuniones, etc. (Gehl y Gemzoe 2002). En los últimos años, en Lima se ha dado esta revalorización a través de espacios públicos tomados para realizar festivales autogestionarios (Ludeña et. al 2013)

2.3.5. Movilidad y accesibilidad

Los términos que se detallarán de la movilidad y la accesibilidad serán de gran importancia para el estudio, ya que, de acuerdo a Herce (2009), la ciudad se puede definir como un lugar donde se realizan diferentes actividades que, a su vez, estas están establecidas en diversos espacios que tienden a conectarse entre ellos. Es por ello que se llega a generar movimiento al haber interacción entre ellos. La facilidad que los ciudadanos tienen para poder

acceder de un espacio que está interconectado a otro se llama movilidad.

2.3.6. Movilidad y espacios públicos

Para poder comprender los conceptos de movilidad es de suma necesidad entender los conceptos previos de los enfoques de tránsito y transporte. De estos el enfoque de tránsito centra su estudio en el automóvil. De esta manera, lo que busca este enfoque es diseñar los espacios públicos con la finalidad de que los vehículos tengan mucha mayor capacidad para poder desplazarse y así tengan mejor fluidez. Por ello, las delimitaciones que se desarrollan para los espacios públicos tienen por prioridad la circulación de los vehículos y los lugares indicados para que puedan estacionarse.

En comparación con el enfoque de tránsito, el enfoque de transporte engloba más de un solo medio. Inclusive, la simple acción de andar representa también un medio más, aunque tenga una importancia más reducida. La eficiencia del transporte masivo presenta una inquietud de gran importancia en lo que respecta al número de personas que son transportadas por diferentes medios y el tiempo invertido en esta acción. Es por eso que se suele implementar una infraestructura urbana especial para discriminarla de las pistas comunes y que asegura una menor aglomeración (Sigüenza Álvarez, 2017).

A partir de estos dos enfoques se puede observar que los individuos y sus cualidades propias de seres que necesitan desplazarse de diferentes maneras no son tomadas en cuenta. Uno de los ejemplos más notables es el principal y el más simple medio en el que se desplazan de un lugar a otro, la simple acción de caminar. Es por eso que surge el concepto tan necesario como la movilidad, que engloba tanto los medios de transporte que utilizan para desplazarse como también las principales causas de estos desplazamientos, las dificultades que pueden surgir, las facilidades que tienen para realizar los viajes, las pautas y las relaciones de los desplazamientos con otros factores importantes como los económicos, el género, la edad etc.,

puesto que el objetivo principal del estudio son todas las maneras o motivos por los cuales las personas se desplazan (Avellaneda, 2008).

Según Sanz Aldúan (2005), también cambian los sujetos que se estudian. Por ejemplo, para el enfoque de tránsito, los sujetos de estudio son los conductores de diferentes vehículos destinados al transporte, y en el caso del transporte tan solo son los individuos de los medios de transporte desde el momento que entran en un medio de transporte hasta que bajan de este. Pero, para la movilidad, el sujeto de estudio es representado por la diversidad de grupos de personas que se desplazan, los que tienen diferentes características que ayudan a delimitar y mostrar la manera en la que se desplazan.

A fin de proporcionar una definición concreta y precisa del concepto de movilidad, se tendrá en cuenta la definición dada por la Ley de la Movilidad aprobada por el Parlamento de Catalunya en el año 2004, En la cual, la movilidad es vista como la agrupación de viajes que las personas y los bienes realizan por diversos motivos como los sociales, culturales, de ocio, laborales, médicos, formativos o de cualquier otro motivo.

El simple concepto de movilidad apunta hacia la movilidad y el desplazamiento total de las personas y no solo de aquellas que se realizan por medio de un vehículo. Se incluyen todo tipo de desplazamientos diferentes que una persona realiza, desde algo tan simple como caminar hasta ir en bicicleta, usar diferentes medios o instrumentos como bastones para los individuos de la tercera edad, carritos de bebés, monopatines, diferentes tipos de motocicletas etc. Es por eso que se empiezan a tener en cuenta a todos los grupos de usuarios, sobre todo poniendo énfasis en los más vulnerables, y sus diversas necesidades para desplazarse. Además, los colectivos presentados anteriormente también se pueden clasificar a su vez por diferentes criterios como la edad (jóvenes, ancianos etc.), el género (se han realizado estudios de los cuáles se pueden observar diferencias considerables entre los comportamientos a la hora de

realizar un desplazamiento entre hombres, mujeres y adultos con niños), los niveles socioeconómicos de los individuos, las diferentes características y aptitudes físicas y psíquicas, entre muchos otros criterios de clasificación (Dextre y Avellaneda, 2014).

Según Tonucci (2004), también existen otros parámetros que indican un grupo de usuarios mucho mayor en comparación al considerado bajo el enfoque de tránsito: el de un individuo corriente, visto como un hombre de mediana edad que tiene capacidades características físicas desarrolladas a niveles máximos con el fin de desplazarse por uno mismo a una velocidad regular, son ningún tipo de instrumento necesario para la movilidad ni ningún otro tipo de obstáculo. De igual manera, Herce (2009) también habla de un derecho: el derecho a la movilidad de todos los individuos, de las diferentes conexiones y del transporte de mercancías.

En las ciudades, la movilidad está delimitada, entre otras causas, por la distribución geográfica de las funciones y servicios que tiene y de los medios de transporte que esta comprende (Avellaneda, 2008). Según Miralles-Guasch (2002), estas dos condiciones representan el resultado de los procesos que se han ido desarrollando a lo largo del tiempo en un sitio o lugar, lo que desemboca en una sobreposición de centros urbanos que han presentado diferentes enfoques y modos de administrar el transporte y la movilidad en el tiempo.

En general, se puede observar en una ciudad las etapas marcadas por los distintos enfoques de tránsito, transporte, movilidad y, en estos últimos años, movilidad sostenible. En cada etapa se tiene en cuenta la definición y la actuación de distintas estrategias. Por ejemplo, para el tránsito se antepone la capacidad vial; para la movilidad, se preferían los desplazamientos de todos los individuos; y para la movilidad sostenible, se favorecía la accesibilidad sostenible (Dextre y Avellaneda, 2014).

Otra cualidad contemporánea de las ciudades que también involucra a la movilidad son

los nudos existentes en esta. La disposición de las redes de nodos configura los principales puntos o polos de atracción para los ciudadanos en donde se podrán hallar “lugares de encuentro”. Estos nodos reemplazan el antiguo centro urbano, nodo por excelencia, que ha aumentado y distribuido en la trama urbana y en el que cada nuevo nodo mantiene las características del núcleo principal, de una centralidad (Vega Centeno, 2006).

En conclusión, la movilidad no se puede comprender sin entender y conocer antes la estructura urbana y/o territorial desde la que se empieza a desplegar. Es por ello que el territorio urbano se instaura como una extensión principal de la movilidad (Avellaneda, 2008). Esta dimensión es espacial, desde la que se empiezan a formar los viajes y los patrones de movilidad teniendo en cuenta la localización de las actividades urbanas relacionadas tanto con la esfera productiva como la reproductiva. La dimensión espacial, a la que también se la denomina accesibilidad, representa la superación de una distancia ayudando a la interacción social y haciendo posible la relación entre las actividades realizadas sobre un territorio (Miralles-Guasch, 2002).

2.3.7. La accesibilidad

De acuerdo con Alonso (2003), la accesibilidad hace referencia a lo fácil que puede ser el acceso a un lugar determinado por cualquier persona. Esta tiene como característica permitir llegar a los individuos a muchos entornos tales como servicios, productos, espacios con una finalidad y un objetivo. Esto hace referencia que, por naturaleza misma, la población se encuentra en un territorio en continuo movimiento, desde un punto aledaño a otro y es ese el dinamismo que hace que se generen cambios que van transcurriendo dentro de los pasos del tiempo, el cual tiene por objetivo ser mucho más atractivos, esto aludiendo a que deben tener el objetivo de mejorar. Entonces la movilidad hace referencia a la manera de hacer cada vez mejor el traslado de un lugar a otro para los individuos que lo necesiten. Este fenómeno de querer movilizarse de un lugar a otro ha ido creciendo evidentemente y con pasos agigantados,

los cuales requieren que cada vez sean mayores las facilidades para el desplazamiento de las personas dentro de un área, tal como las ciudades o metrópolis.

El Congreso de la República (2012) menciona que la accesibilidad es la capacidad de tener acceso de forma igualitaria a las condiciones de aspecto físico. Esto pretende generar de manera inclusiva que haya una facilidad para que todas las personas puedan tener acceso. Esto incluye en definitiva a las personas con discapacidad. ONCE, IMSERSO y Coordinadora del diseño para todas las personas en España (2006) también comentan que la accesibilidad representa la eliminación de las barreras comunicativas, arquitectónicas, de transporte y urbanísticas con la finalidad de permitir el acceso a muchas personas con discapacidad al ambiente donde viven.

Según Fernández, García, Juncà, de Rojas y Santos (2010), el término de Accesibilidad Universal consiste en planificar, proyectar, construir, reparar y conservar el entorno de tal modo que se tengan en cuenta las necesidades y las exigencias de los usuarios que las utilizan en una determinada zona, independientemente de su edad, circunstancia o condición específica. Un entorno que se encuentra adaptado y acorde a la Accesibilidad Universal será uno que posibilite el uso y el desarrollo de este por cualquier individuo, desde la comodidad a la seguridad y autonomía personal. Algunas de las características importantes que enfatizan estos autores a la hora de tener en cuenta el diseño de las vías peatonales cerca de parques y jardines son las siguientes, que han sido extraídas del Manual para un entorno accesible elaborado por el Gobierno de España, Ministerio de Sanidad y Política Social (Fernández et Al., 2010):

- **Accesos y envoltentes:** En cuanto a los accesos, todos se deben encontrar accesibles a cualquier usuario. En los medios como parques y jardines bien delimitados, cuando no se encuentre ninguna otra opción, deberá existir por lo menos una entrada accesible que se encuentre bien señalizada para ser visible para todos los usuarios. En las entradas que no sean

de carácter accesible, se deberá indicar mediante señalizaciones convenientes la ubicación en la que se encuentra la entrada libre de cualquier obstáculo o barrera.

En el caso de estos accesos, se deberán colocar planos que contengan la información necesaria para que se pueda entender el tipo de parque o jardín, y que además deberá ser presentado en alto relieve o Braille con el objetivo de hacer posible su identificación por parte de individuos con discapacidad visual. Además, en los casos en los que se dé la posibilidad, se podrán introducir planos táctiles, elaborados con materiales resistentes y perdurables frente a distintos factores destructores.

- Escaleras: Siempre y cuando sea posible, se deberá facilitar la colocación colectiva e integrada de tramos de sendas de rampas y escaleras, lo que facilitará soluciones más completas frente a las diferentes necesidades individuales de los usuarios. Por ejemplo, aunque a algunas personas que tengan necesidades personales (como movilidad reducida o sillas de ruedas) la mejor opción y la única es la rampa, para otros usuarios (así como personas mayores o las que tienen discapacidades físicas ambulantes) les resultará mucho más útil utilizar sendas con unos pocos peldaños, siempre y cuando estén dotados de pasamanos y se dé adecuadamente la relación paso-contrapaso.

Es conveniente que, para que una escalera se encuentre más cómoda a la hora de subir o de bajar, existan rellanos y que a cada cierta longitud de esta se encuentren lugares específicos que ayuden y permitan a los usuarios descansar. También se debe tener en cuenta la relación paso-contrapaso, siendo una de las mejores opciones en el paso las de entre 28 y 32 cm, y en el contrapaso las de entre 14 y 18 cm. El ancho libre más adecuado en las escaleras es de un mínimo de 1,20 m.

- Rampas: Estas deben darse, siempre y cuando sea posible, como una ruta alternativa a la de las escaleras. Deben tener una pendiente recomendada de entre el 4% y el 6%, llegando

a ser posibles y admitidos valores de hasta el 12% en casos especiales. Pero hay que tener en cuenta de que, aunque este porcentaje pueda ser permitido debido a que es muy elevado, solo se puede utilizar en tramos muy cortos y en topografías adversas. Los pavimentos utilizados no deben ser duros o deslizantes, teniendo en cuenta de que se encuentran ubicados en zonas exteriores, por ello estos deben ser un poco rugosos y con una textura superficial que ayude el drenaje.

- Pavimentos: Los suelos y pavimentos de lugares como parques y jardines son diferentes según sus propias características, es por eso que se debe garantizar antes la adecuada transición y conjunción de unos materiales con otros empleados, sobre todo teniendo en cuenta las zonas especiales como las juntas de unión, evitando que se formen escalones o pequeños desniveles entre estas que puedan provocar tropiezos o caídas por parte de los usuarios.

El pavimento de las vías principales deberá ser un componente material que sea difícilmente deformado y que sea antideslizante tanto en seco como en húmedo, continuo y duro. También se cuidará el correcto drenaje de los paseos.

- Mobiliario y equipamiento: Estos representan elementos muy importantes en la calidad ambiental de un parque, sobre todo en su comodidad, accesibilidad y seguridad. Para que uno de estos elementos urbanos puedan ser vistos como accesibles, estos deben atender a 3 factores complementarios entre sí: un diseño que procure la accesibilidad del componente (implicando también la facilidad a la hora de identificarlo y comprenderlo), la ubicación adecuada (que ayude a la aproximación y el uso de este por parte de los diferentes usuarios) y la correcta dotación (disponer en el espacio de un número adecuado y suficiente de estos elementos y la posición idónea de estos en el espacio).

CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA.

3.1. Precedentes

Se puede decir que los espacios públicos se deben estudiar con la finalidad de brindarle una mejor calidad de vida a las personas. Por lo que, sería importante tener la opinión de los potenciales usuarios mientras se realiza el diseño y antes de la ejecución del mismo. A pesar de ello, no se puede anticipar si dicho proyecto será usado una vez sea finalizado. Aunque muchos autores han estudiado los factores para saber si un espacio sea exitoso o no, esto solo se puede saber una vez el espacio sea inaugurado (Jacobs 2011). Por su parte, Segovia y Dascal (2000) diferencian entre calidad y uso. De esa manera, se puede decir que un espacio puede tener una alta calidad, pero un bajo uso. A pesar de ello, no se puede afirmar que un espacio público tiene una buena calidad, si este espacio no está siendo usado, ya que esa es su función principal. Diferentes autores proponen diferentes métodos para analizar estos factores del espacio público. Por su parte, Gehl y Svarre (2013) propone la encuesta como un método de observación; además también propone, el mapeo, rastreo y el conteo, con lo cual coincide con Whyte (2001). Por su parte, Burneo (2010) propone realizar un periodo de exploración, en el cual se describa el espacio, un estudio de flujos, desplazamientos y paradas. En su estudio, Gehl y Svarre también proponen realizar un check list de doce características. Mientras tanto, Shaftoe (2008) plantea un grupo de características que servirán para analizar la calidad de los espacios públicos a estudiar. Por su parte, Huaylinos (2015) usa métodos propuestos por Gehl y Svarre para analizar los espacios públicos.

Hernández Sampieri et al. (2014) detecta cuestiones importantes luego de una observación en ambiente físicos, sociales y humanos. Con lo cual indica que parte del proceso de observación es importante tener una guía. Por su parte, Gehl y Svarre (2013) plantean que el observador debe ser neutral, por lo cual no puede tener sesgos al momento de realizar la investigación.

Los cuestionarios son usados como herramientas cuantitativas que son aplicados en los usuarios de espacios públicos. Tiene la finalidad de entender lo que sucede en el espacio público (Chastaneuf 2009). Este cuestionario puede ser definido como un grupo de preguntas enfocadas en una o más variables a estudiar. Según Mitlin y Thompson (1995), es una herramienta antigua para recolectar información. Por su parte, Burneo (2010) muestra cuestionarios con dos finalidades: Primero, establecer las condiciones socioeconómicas, y, en segundo lugar, determinar usos, actividades y percepciones sobre el espacio público a estudiar.

Entrevista: Esta puede ser definida como una reunión para conversar que sirve para intercambiar información sobre un tema específico (Hernández Sampieri et al. 2014). Este método tiene variantes: estructuradas, semiestructuradas y no estructuradas (Ryen, 2014, y Grinnell y Unrau, 2011, citados por Hernández Sampieri et al. 2014). Vilcanqui (2017) usa el método de entrevista para poder entender la percepción que tienen las personas con discapacidad visual sobre los espacios públicos en Lima.

Por otro lado, las intervenciones se describen como acciones que alteran los espacios públicos (Lynch 1984). Estas intervenciones pueden tener un cambio positivo o negativo en el ambiente. Para poder entender mejor, se puede tomar en cuenta la investigación realizada por Takana y Tokeshi (2007) centrado en las mejoras que se realizaron en parques del distrito San Juan de Miraflores. En este estudio se evaluó los resultados de los cambios realizados.

Otra herramienta usada en las investigaciones se llama triangulación. Esta tiene como objetivo validar y aumentar la confiabilidad de la data (Low et al. 2005). Presenta tres herramientas de evaluación de un fenómeno. Por su parte, Lynch (1984) inicia este proceso con la localización de los elementos e imágenes asociadas a través de la observación, entrevista a expertos y tomando en cuenta la participación de los usuarios. De esta manera, se podría decir que la triangulación permite utilizar un enfoque cualitativo, con el cual se tendrá que reevaluar cuando se haya obtenido mayor cantidad de data (Low et al. 2005).

3.2. Lugar de estudio

Mediante el método mixto se utilizará la recolección y el análisis de los datos que se tomarán en las encuestas que se van a realizar y de acuerdo a estas se tomarán las medidas correspondientes para poder validar la hipótesis planteada. Se tiene en claro que la población de estudio a la cual se dirige esta tesis es la población de la ciudad de Lircay, dicha población está conformada por 17000 habitantes (censo, 2017). También se contará con la población de visitantes que vienen a la ciudad, esto permitirá que se puedan tener datos con un contexto foráneo y con mucha más objetividad.

El muestreo que se realizará será a grupos o sus conjuntos de la zona, tales como los mencionados: los visitantes y los lugareños de Lircay. Esta subdivisión se basa en la definición de Fortín (1999, p.160) como “un subconjunto de una población o grupo de sujetos que forman parte de una misma población”. Con esto se puede llegar a generalizar posteriormente los hallazgos que se están obteniendo de las partes individuales (Pineda, Alvarado y Hernández, 1994).

Para este trabajo se necesita la opinión de la población de Lircay y de sus visitantes, por lo que no se utilizará un muestreo no probabilístico, puesto que solo se tomarán en cuenta las opiniones de los encuestados. Por ello, el proyecto se basará en la toma de los casos o unidades que estén disponibles en un momento dado según Pineda, Alvarado y Hernández (1994).

Se desarrollará el estudio de los espacios públicos y sus conexiones en la ciudad Lircay. Lircay es una ciudad que se encuentra en el departamento de Huancavelica, en la provincia de Angaraes, distrito de Lircay de la república del Perú. Para llegar a esta ciudad se pueden tomar varias vías dependiendo del lugar de procedencia. Por ejemplo, desde la ciudad de Lima se puede llegar por la autopista Panamericana Sur, luego se debe tomar la vía Libertadores que va

a Ayacucho y partir de esta tomar un desvío hacia la ciudad de Lircay. Tiene conexión directa con las ciudades capitales de Ica, Huancavelica, Huancayo y Ayacucho por vías pavimentadas. De este modo, Lircay se encuentra rodeada por estas ciudades mencionadas y por los departamentos a los que pertenecen respectivamente. En la figura 4 se puede ver la ciudad de Lircay con los departamentos colindantes de Lima, Junín, Ica y Ayacucho, y también se puede observar la ruta por autopista de Lima a Lircay.



Figura 4: Ubicación de la ciudad de Lircay. Fuente: Google maps.

Lircay es una ciudad que se encuentra en un solo distrito y esta se divide en barrios. Lircay actualmente cuenta con tres barrios principales. Los cuales son el barrio de Bellavista, Pueblo Nuevo y Pueblo Viejo. Además, tiene otros tres barrios crecientes tales como los barrios de Virgen del Carmen, Virgen del Rosario y Miraflores, siendo todos estos actualmente constituidos (Figura 5).

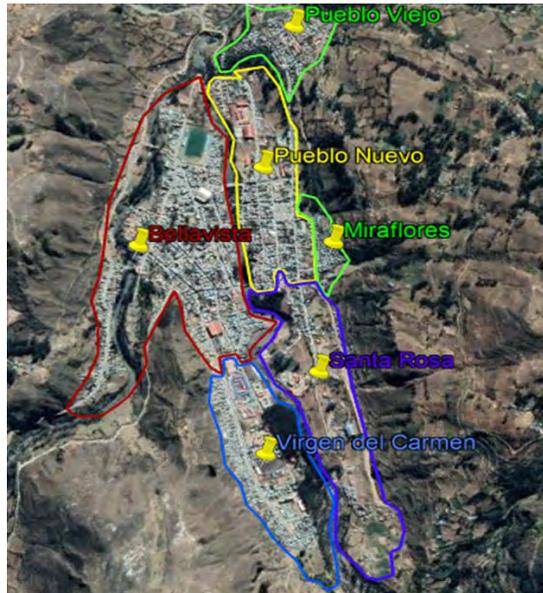


Figura 5: Barrios de la ciudad de Lircay. Fuente: Google maps

El clima de la ciudad es de templado a frío, el cual tiene temperaturas de 12 a 20 grados centígrados por las mañanas y de siete a 12 grados centígrados por la noche, SENAMHI. Lircay, al encontrarse en la zona quechua, presenta dos temporadas climáticas principales. Una de estas es la época de lluvia que va desde el mes de octubre hasta el mes de abril y la época de sequía que va desde el mes de mayo hasta el mes de septiembre. Cabe mencionar que en la época de lluvias las precipitaciones llegan a 32 mm en promedio y en las épocas de sequía, las precipitaciones son casi nulas. La precipitación más baja es en el mes de julio, con un promedio de aproximadamente 32 mm. Con un promedio máximo de precipitación de 254 mm, la cual la mayor precipitación cae en el mes de enero, según SENAMHI.

Como dice Rosalía Delgado, una adulta mayor de 85 años:

Lircay antes solo era el barrio de Pueblo Viejo al que llaman ustedes. Luego Lircay fue creciendo y aumentando más calles en la parte baja de la ciudad. Primero, me acuerdo, se hizo una faena para hacer la alameda Centenario que unía Pueblo Viejo con Pueblo Nuevo. Luego ya en los años cincuenta más o menos se construyó el puente de cemento sobre el río Sicra, el cual reemplazaba al puente de madera que había antes. Esto permitió unir

Pueblo Nuevo con Bellavista. A partir de ahí recién se constituyó Lircay, ya que ya había vías de acceso adecuadas que unían los tres barrios iniciales.

Es así como cuenta Rosalía, mujer de ascendencia lirqueña, que de manera oral nos cuenta cómo es que Lircay se proyectó urbanísticamente al presente luego de unir los primeros barrios a través de una alameda y el primer puente de cemento. Cabe mencionar que toda esta expansión urbana masiva comenzó a inicios del siglo XX. En este periodo entra a la ciudad de Lircay un rubro económico que dinamizó bastante el crecimiento urbano de la zona. Estamos hablando del sector minero en Lircay.

3.3 Muestra para el trabajo

La muestra que se utilizó en este estudio fue la muestra por voluntarios, la cual permite la participación de aquellos interesados en formar parte de la investigación (Hernández Sampieri et al., 2014). En esta oportunidad, un presidente de un barrio nos permitió información de los demás dirigentes barriales para que el autor pueda tener contacto, algunos de los cuales accedieron a ser entrevistados para este estudio. En los barrios, se llevan a cabo actividades cotidianas que la población suele hacer como sus compras, trabajos y estudios, pero también se logra observar algunas costumbres de uso especiales como ver caminar a la gente al lado de los automóviles sin ningún tipo de temor, cosa que llama mucho la atención.

El objetivo de la investigación es profundizar en la percepción de los pobladores conbarrianos sobre las sobre los usos especiales que se realizan en sus calles. En investigaciones cualitativas, el tamaño de la población a ser entrevistada (muestra) no se establece de antemano; sin embargo, se recomienda un mínimo de 10 casos para estudios fenomenológicos (Hernández Sampieri et al., 2014).

En este estudio, para el objetivo de la muestra se tomó dicha cantidad establecida

previamente. La muestra final consistió en 12 personas que voluntariamente participaron y proporcionaron suficiente información para respaldar los resultados de la investigación, lo que se conoce como saturación de categorías. Es importante precisar que el objetivo de esta investigación es comprender a profundidad la percepción del uso especial del espacio público del poblado de Lircay en especial sus calles sin generalizar los resultados, por lo que el tamaño de la muestra si bien es importante no representa una relevancia importante.

Hernández Sampieri et al. (2014) indican que las muestras deben ser lo más diversificadas posible, por lo tanto, se deben incluir personas con diferentes características que utilicen el espacio público. De acuerdo con la revisión de la literatura, se identificaron grupos de interés como mujeres, niños y personas con movilidad reducida, quienes tienen perspectivas diferentes sobre los espacios públicos. Se tomó como prioridad para la muestra a personas de distintas edades, géneros y condiciones.

Los entrevistados se comprometieron a brindar el apoyo necesario para la recolección de información y se les informó sobre el consentimiento informado. Sin embargo, algunos participantes prefirieron no firmar el consentimiento y mantener en confidencialidad sus nombres reales. La metodología se basa en las entrevistas exploratorias que se presentan en los anexos 4. La muestra final se compone de los siguientes participantes:

Tabla 2: Lista de entrevistados

Nombre	Fecha
ROSALÍA DELGADO GALEAS	20/01/2022
JUAN TORRES TAIPE	11/01/2022
ALBERTO SÁNCHEZ ROJAS	1/02/2023
JUANA ROJAS SÁFORAS	01/02/2023
ALEJANDRO VIDALÓN CHOCCE	2/02/2022
JUAN IRRAZABAL QUIROZ	4/02/2022
SÓSIMA SARMIENTO TOVAR	30/03/2022
ÉDGAR TORRES TOVAR	20/04/2022
HUBER MARCAS	20/04/2022
JOSÉ LUIS CHAHUAYLACC	23/05/2022

Fuente: Propia

3.4. Diseño metodológico

Para lograr los objetivos de la investigación, se ha elegido un diseño fenomenológico con un enfoque mixto que combina aspectos cualitativos y cuantitativos. El diseño fenomenológico busca obtener los puntos de vista de los entrevistados e identificar las características comunes en la forma en que perciben un fenómeno en específico (Hernández Sampieri et al., 2014). En este caso, el fenómeno en cuestión es el uso especial de las calles de Lircay como espacio público, y los participantes son los usuarios de dicho espacio. El enfoque que se ha tomado para la investigación es mixto, ya que se utiliza una herramienta cuantitativa, aunque no se analiza bajo un enfoque estadístico cuantitativo, sino como un respaldo para la información cualitativa obtenida. Por lo tanto, se le otorga una mayor importancia al enfoque cualitativo, optando por un diseño fenomenológico, característico de las investigaciones cualitativas. Los diseños fenomenológicos difieren de los métodos observacionales, ya que se centran en la experiencia individual del participante y en su percepción del fenómeno (Low et al., 2005). Al analizar un fenómeno de naturaleza compleja que involucra el comportamiento humano, es necesario utilizar métodos mixtos (Hernández Sampieri et al., 2014), especialmente debido a la subjetividad que puede estar presente en las percepciones del espacio público. Es importante tener en cuenta que los valores culturales asociados al espacio público son difíciles de analizar (Low et al., 2005). Los estudios cualitativos abarcan una parte de la experiencia y el punto de vista del investigador, por lo que se menciona que el trabajo humano aporta más que los hechos concretos (Gehl y Svarre, 2013).

Tabla 3: Metodologías cualitativas en la antropología cultural

Diseño metodología	Escala	Grado de involucramiento	Problema de investigación
Fenomenológico	Individual	Total	Experiencia de un lugar o eventos

Fuente: Adoptado de Low et al., 2005

La tabla 4 muestra, según Low et al. (2005), propone que cada enfoque metodológico

presenta características distintivas en términos de su escala, nivel de interacción y los desafíos más vinculados a su aplicación. En primer lugar, la escala del enfoque adoptado variará en función del contexto espacial en consideración, ya que se deben tener en cuenta las particularidades de los espacios públicos, por lo tanto, los métodos utilizados se ven moldeados por este contexto específico. La investigadora establecerá una interacción directa con los participantes a través de la observación exploratoria, generando así un grado de contacto participativo. Una limitación fundamental de esta investigación radica en el reconocimiento de la singularidad de cada ciudad y espacio, así como en la comprensión de que los estudios sobre la vida pública no son deterministas. Por lo tanto, será necesario adaptar la metodología a cada espacio en particular (Gehl y Svarre 2013).

3.5. Proceso metodológico

3.5.1 Planteo de la investigación

Inicialmente, la investigación se concibe como un estudio enfocado en los espacios públicos, debido a la existencia de una problemática recurrente en el distrito de Lircay, donde la inexistencia o la mala gestión de estos espacios es evidente. Se ha identificado un caso particular que destaca por el uso frecuente de espacios públicos viales para una variedad de actividades, eludiendo así la problemática común en el desarrollo adecuado del pueblo. El interés por esta zona surge a raíz de las pláticas con los pobladores de Lircay que daban a entender sus diferentes puntos de vista sobre desarrollo vial. Debido a estos primeros acercamientos, el investigador tuvo la oportunidad de conocer a más residentes de sus distintos barrios que participan activamente en las actividades diarias y costumbristas. Estas personas fueron contactadas al comienzo de la investigación para establecer una relación más fluida con los residentes, lo que permitió que la investigación se llevara a cabo de manera exitosa. Teniendo en cuenta estos antecedentes, se plantean las preguntas de investigación y los objetivos que orientan la elección de la metodología. Posteriormente, se presenta la

justificación del estudio, respaldada por una revisión exhaustiva de la literatura existente. Por último, es importante considerar el alcance y las limitaciones de la investigación en función de la metodología empleada. En la figura 6 se resume el conjunto de actividades realizadas.

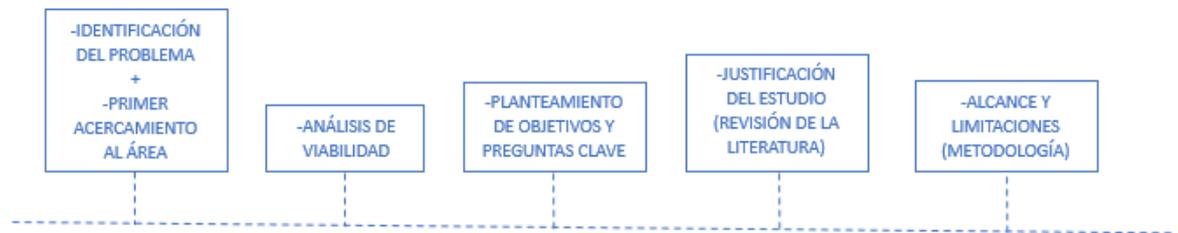


Figura 6: Secuencia de actividades para el desarrollo de la investigación. Fuente: elaboración propia

3.5.2. Selección del estado del arte

Se llevó a cabo una exhaustiva revisión de la literatura con el fin de establecer un marco teórico sobre el espacio público, recolectar suficiente información para orientar la metodología y definir los criterios de organización para abordar las características relevantes. Con respecto a la clasificación de la información, el autor optó por los siguientes criterios a estudiar: Zona, Usos de las calles, Orden público, Identidad, Sitios de encuentro e interacción social, Accesibilidad y transitabilidad.

En primer lugar, se proporciona una definición del espacio público, sus actividades y clasificaciones, lo cual será aplicado en la observación exploratoria del caso de estudio presentado. Asimismo, se identificaron las características propias de un espacio público que serán analizadas posteriormente. Posteriormente, se contextualizaron los estudios relacionados con la vida pública y se evaluó el estado actual del conocimiento en esta área. Por último, se profundizará en las características que serán evaluadas, lo cual permitirá delimitar las preguntas del cuestionario y proporcionará una base sólida para las entrevistas subsiguientes.

3.5.3. Exploración

La etapa exploratoria se enfoca en determinar la relevancia de los criterios propuestos

para el área específica y descubrir los aspectos que vale la pena investigar dentro de cada uno de ellos. En primer lugar, se establece un esquema metodológico basado en la revisión de la literatura. Luego, se realizan 7 visitas como herramienta para llevar a cabo la observación exploratoria. Posteriormente, se llevan a cabo 7 visitas adicionales para realizar entrevistas exploratorias y continuar con la observación exploratoria. La fase exploratoria se completa con la definición de la metodología a emplear en el trabajo de campo, como se observa en la figura 7. Los criterios y aspectos para evaluar durante el trabajo de campo son verificados durante la etapa exploratoria.



Figura 7: Secuencia de actividades durante la fase exploratoria. Fuente: elaboración propia.

La observación exploratoria se empleará con el propósito de delimitar las características visuales del espacio de estudio y obtener una visión inicial de las actividades y sus ubicaciones. Esto permitirá encaminar adecuadamente la investigación e identificar las características fundamentales que deben ser analizadas. Es importante destacar que las primeras visitas se limitarán a la observación, con el fin de establecer una relación de confianza con las personas que luego serán entrevistadas, y para tener claridad sobre el contenido de las entrevistas exploratorias.

La observación por sí sola tiene sus limitaciones en cuanto al contexto del área analizada. Por lo tanto, para obtener una comprensión más completa del contexto, se llevarán a cabo entrevistas exploratorias que complementarán la información obtenida mediante la observación. Estas entrevistas se realizan con residentes clave con el fin de conocer la historia

del lugar que brinden información relevante para la elaboración de la metodología. El objetivo es recopilar la mayor cantidad de información posible para posteriormente desarrollar las entrevistas y cuestionarios. Las entrevistas exploratorias suelen realizarse con expertos en el tema, y en este caso, los expertos son los propios residentes del área: las personas con las que se estableció contacto inicialmente o aquellas que facilitaron dicho contacto. Estas entrevistas, que se programan y pueden ser grabadas cómodamente (Low et al., 2005), permitirán obtener perspectivas valiosas directamente de aquellos que tienen experiencia y conocimiento sobre la zona en cuestión.

3.5.4. Manejo de resultados

La estrategia de obtención de resultados se basa en lo propuesto por Hernández Sampieri et al. (2014) en el ámbito de la investigación cualitativa. Para ello, se empleará una triangulación de procedimientos que incluye la observación directa, la utilización de cuestionarios y la realización de entrevistas. El trabajo de campo consistirá en la recolección de información a través de estos diferentes métodos, lo cual permitirá obtener una perspectiva integral y enriquecedora de los datos. Una vez obtenida la información, se llevarán a cabo diversas actividades que contribuirán al proceso final, que es la codificación de los datos recopilados. La codificación desempeña un papel crucial, ya que permite agrupar y relacionar los resultados, lo que a su vez permite la generación de conclusiones basadas en los datos obtenidos.

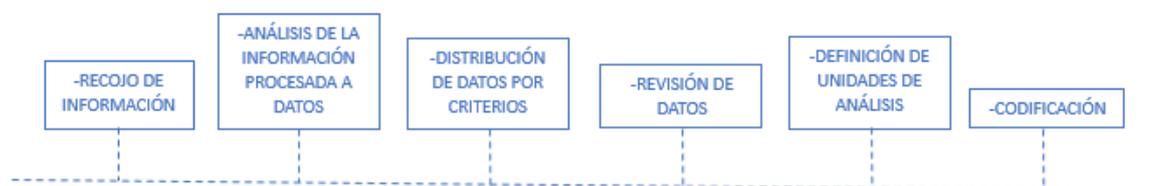


Figura 8: Secuencia de actividades en el trabajo de campo. Fuente: elaboración propia.

3.5.4.1 Recolección de información.

En el proceso de trabajo de campo, se utilizarán tres herramientas para recopilar información: observación, encuestas y entrevistas. La observación se llevará a cabo de manera separada, respetando las formas establecidas durante la fase exploratoria. Durante las actividades de usos especiales, se empleará la observación participante, mientras que en las actividades cotidianas se utilizará la observación directa no participante. El objetivo principal de la observación es complementar las entrevistas y viceversa, evitando emitir juicios que puedan comprometer la imparcialidad del observador. Se ha decidido no utilizar una lista de verificación de características para evitar sesgos de opinión, optando en su lugar por utilizar las unidades de análisis definidas en la sección 3.5.4.5. De esta manera, se busca garantizar la objetividad y la rigurosidad en la recopilación de datos durante el trabajo de campo.

Para esta investigación, se considera importante utilizar cuestionarios como una forma de sistematizar la información relacionada con los participantes, además de servir como una guía complementaria para las entrevistas. En este caso, se optará por preguntas cerradas en el cuestionario, ya que las preguntas abiertas serán abordadas durante las entrevistas. El cuestionario se divide en dos secciones. La primera sección tiene como objetivo recopilar información sobre el trasfondo social y económico de los residentes, lo que permitirá establecer características comunes y diferencias entre ellos, especialmente en términos de género y edad debido a la diversidad de la muestra. La segunda sección delimitará una serie de características que podrían influir en el uso que los usuarios hacen del espacio público. Se buscará determinar el grado de identificación de los participantes con estas características, utilizando la escala de Likert como instrumento de medición.

Las entrevistas tienen como objetivo profundizar en las características que atraen a los residentes al espacio público y comprender las razones por las cuales sienten que estas características se cumplen o no. Para ello, se utilizará una entrevista semiestructurada, lo que

significa que se contará con un conjunto de preguntas que guiarán la entrevista en torno a un tema central y evitarán desviarse de los temas principales. El balotario de preguntas servirá como una herramienta para recordar los aspectos de cada criterio que se revisaron en la literatura y permitirá a la investigadora tomar decisiones sobre su relevancia en el momento de la entrevista. No obstante, se reconoce que se puede obtener información más amplia si la entrevista es menos rígida y permite que el entrevistado tenga cierta libertad al responder y pueda guiar la entrevista hacia los aspectos que considera más relevantes.

El entrevistador utilizará el primer bloque de preguntas de la encuesta como punto de partida para adaptar la entrevista a cada participante. A partir de ahí, se profundizará en las posibles respuestas al segundo bloque de preguntas de la encuesta, explorando las diferentes características que los participantes pueden asociar con el espacio público y estableciendo conexiones con el balotario de preguntas. La entrevista se basará principalmente en preguntas de opinión, expresión de sentimientos y preguntas sensitivas. También se incluirán preguntas sobre antecedentes para comprender el contexto en el que se desarrolló el espacio público e identificar su historia. Cada objetivo y resultado esperado de las herramientas utilizadas se resumen en la tabla 4.

Tabla 4:Herramientas metodológicas de trabajo.

Herramientas de trabajo	Objetivos presentes	Resultados
Observación directa	<ul style="list-style-type: none"> - Estudiar visualmente las características del espacio - Observar los usos especiales e interacciones que le dan los pobladores a sus espacios públicos cómo calles. - Interrelacionar las informaciones que se obtuvieron con las otras dos herramientas (Cuestionarios y encuestas) 	<ul style="list-style-type: none"> - Actividades y usos especiales que la población le asigna a sus espacios públicos. - Determinación de los usos especiales que los usuarios asignan. - Reconocimiento de las interacciones sociales de los usuarios.
Cuestionarios	<ul style="list-style-type: none"> - Definir la percepción de los pobladores respecto a los usos especiales. - Obtener una diversidad de muestras a analizar. - Esquematizar las percepciones diversas obtenidas y caracterizarlas. - Contextualizar la información antes de realizar las entrevistas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Información que permita saber la percepción de la población respecto a los usos especiales. - Información que permita obtener las características encontradas.
Encuestas	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar cuáles son los espacios públicos principales. - Determinar las diversas sensaciones que los pobladores tienen de los usos especiales encontrados. - Entender los principales parámetros de la población. 	<ul style="list-style-type: none"> - Información que permita saber la percepción de la población respecto a los usos especiales.

Fuente: Elaboración propia

3.5.4.2 Procesamiento de información

El procesamiento de la información obtenida a través de cada herramienta difiere en su enfoque. En el caso de la observación, se requiere organizar y sistematizar los apuntes realizados durante el proceso de observación. Con respecto a la información recolectada a través de los cuestionarios, se lleva a cabo un proceso de procesamiento en una tabla de Excel, como se muestra en el anexo 3. En esta tabla, se recopilan las respuestas de los participantes y se realiza un análisis cuantitativo para determinar las cantidades de personas que optaron por cada opción. Luego, estos datos pueden ser convertidos en porcentajes o gráficas para su mejor comprensión y presentación. Por otro lado, la información obtenida de las entrevistas se transcribe en su totalidad, y las transcripciones se encuentran incluidas en los anexos de la

investigación.

3.5.4.3 Organizar datos por criterios

En el proceso de codificación, se utiliza el método de corte y clasificación para analizar y organizar la información recopilada. Este método consiste en dividir las intervenciones de los entrevistados en unidades de análisis y clasificarlas según los criterios establecidos, como seguridad, identificación, espacio de encuentro, interacción social y diseño. También se considera el contexto de las calles de los barrios y las actividades que se llevan a cabo dentro de él. Además de las entrevistas, se complementa el análisis con los datos obtenidos de la observación y los cuestionarios.

3.5.4.4 Revisión de datos

Antes de definir las unidades de análisis y categorías, se lleva a cabo una revisión exhaustiva de los datos recopilados. Esta revisión tiene como objetivo identificar cómo se pueden agrupar los datos en categorías relevantes y determinar qué elementos específicos pueden ser considerados como unidades de análisis dentro de estas categorías.

3.5.4.5 Definición de unidades de análisis

Al aplicar el proceso de codificación, los resultados o afirmaciones obtenidos se denominarán categorías. Estas categorías están respaldadas por una o más unidades de análisis, que son los elementos específicos identificados dentro de los datos. Estas unidades de análisis pueden incluir, entre otros.

Tabla 5: Unidades de análisis

OBSERVACIÓN	-Espacio físico -Espacio social - Usos especiales - Estado actual
CUESTIONARIO	-Disposición
ENTREVISTAS	-Intervención de usuarios

Fuente: Elaboración propia

En teoría, los cuestionarios suelen ser utilizados para recopilar datos cuantitativos y, por lo tanto, no se prestan para un proceso de codificación en el sentido tradicional. Sin embargo, en el caso particular de este estudio, donde el objetivo es comprender en profundidad una situación y no realizar generalizaciones estadísticas, se puede adoptar un enfoque cualitativo para analizar los datos del cuestionario.

3.5.4.6 Codificación

El autor ha optado por utilizar una estrategia de codificación axial, que implica agrupar las categorías en temas dentro de los criterios de organización y establecer relaciones entre las categorías. Los criterios de organización se consideran como subcapítulos, mientras que los temas se encuentran dentro de cada subcapítulo y contienen las categorías identificadas.

En la tabla 6 se observa un ejemplo de una categoría y el proceso de su codificación. La justificación completa de la codificación, bajo un criterio de orden, no se presenta directamente en la misma tabla donde se realizó el corte y clasificación. En cambio, se presenta como un texto compilado.

Tabla 6: Codificación de resultados

Criterio organizativo	Tema	Categoría	Puntos de análisis
Identidad	Tradicionalización	Reconocimiento de costumbre como tradiciones	Lisbet Segama, comunicación personal <i>Yo me siento libre caminando por las calles, siempre debo tener cuidado de los carros eso sí, más de la motos, pero me gusta, no como otras ciudades que más a los carros se les da pase. En Lircay caminas nomás.</i>

Fuente: Elaboración propia

La codificación se aplica específicamente a las calles de Lircay y a no a las de los

otros poblados del distrito del mismo nombre, lo que indica que las categorías identificadas son válidas y aplicables únicamente a ese contexto particular. En el caso de la categoría "espacio de encuentro e interacción social", no se identifican temas adicionales, lo cual sugiere que esta característica debería ser intrínseca y se cumple en el espacio estudiado sin necesidad de una mayor profundización. Sin embargo, es importante tener en cuenta que en otros espacios públicos esta característica puede no cumplirse, y por eso es necesario evaluarla en esos casos. En cuanto a la codificación de las entrevistas y los cuestionarios, se propone utilizar una leyenda para diferenciar las unidades de análisis basadas en lo observado, lo encontrado en los cuestionarios y lo encontrado en las entrevistas, o una combinación de estas fuentes de información. Esta estrategia permitirá tener claridad sobre el origen de cada unidad de análisis y cómo se ha trabajado con ella. La figura 9 muestra un ejemplo de cómo se puede representar esta diferenciación en los resultados obtenidos.

3.5.5. Exhibición de resultados

La presentación de resultados se llevará a cabo en un único capítulo, donde se incluirá cada categoría identificada en párrafos individuales. Cada categoría estará respaldada por diferentes formas de sustento, como citas de entrevistas realizadas, fotografías que representan lo observado en el espacio público, gráficos resumen que reflejen los resultados de las encuestas, planos y tablas resumen. Es importante destacar que la mayoría de las categorías contarán con información adicional que se encuentra detallada en el anexo 14. Además, se establecerán conexiones y referencias a la literatura revisada, de manera que se pueda establecer una relación entre lo encontrado en el estudio y los temas explorados por los autores mencionados anteriormente.

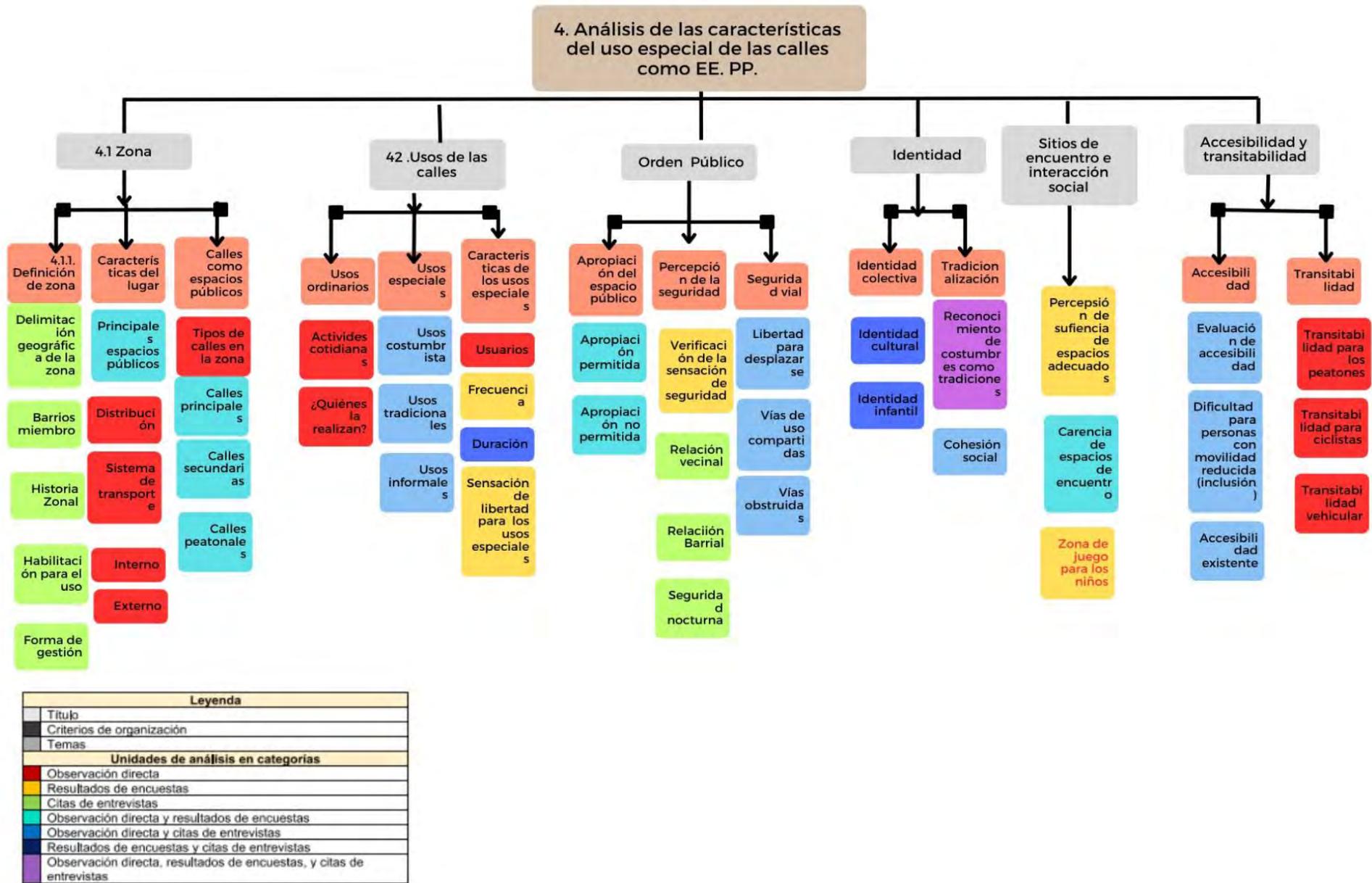


Figura 9: Esquema de Análisis de investigación. Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS USOS ESPECIALES DE LAS CALLES DE LIRCAY

4.1. Zona de Lircay

Luego de la observación en el distrito de Lircay, se encuentra que presenta ciertas características especiales del uso de sus espacios públicos en la manera que su población lo usa. Por lo cual, esta investigación analiza cómo se desarrollan esos usos y su función dentro del espacio público zonal.

4.1.1. Definición de zona

Una zona viene a ser un conjunto de barrios que comparten ciertas características como mencionan Takano y Tockeshi (2007). Para el caso de Lircay pueblo, los habitantes lo definen como el área donde se conglomeran sus tres barrios tradicionales, como ellos lo llaman y los nuevos barrios en desarrollo.

El arraigo de las personas es variable, según lo encontrado. Así pues, la mayoría de personas que viven ahí se consideran miembros de Lircay; así mismo, existen personas que tienen un fuerte arraigo por haber crecido y tener descendencia en Lircay. Es decir, ya sea por nacer, crecer y tener descendencia, se considera como arraigo tradicional. Sin embargo, se encontró 4 casos entre los entrevistados que no vivían en Lircay, pero que se sentían parte de este.

El primer entrevistado afirmó: “Yo no vivo en acá, pero crecí acá siempre, ya para el colegio cuando terminé me tuve que ir a Lima a estudiar y seguir adelante. Pero yo siempre vengo a Lircay” (Pablo Torres, comunicación personal, 12 de febrero del 2023). Otro entrevistado manifestó que: “Mi papá es de acá, bueno él siempre nos traía a las fiestas que antes eran más bonitas, pero sigo viniendo” (Ángel Janampa, comunicación personal, 23 de febrero del 2023).



Figura 10: Delimitación del pueblo de Lircay. Fuente: Google Maps

De acuerdo a Takano y Tokeshi (2007), los espacios comienzan a ser espacios públicos desde que son habilitados para su uso por parte de la sociedad. En el pueblo de Lircay se dio un desarrollo progresivo de los espacios públicos. Primero fueron los propios pobladores los que construyeron sus espacios públicos, luego y, hasta la actualidad, el que se encarga de crear y disponer de los espacios públicos es la municipalidad provincial. A pesar de eso, siempre se realizan cabildos abiertos en donde la población participa para dar su opinión a las autoridades. *“Lircay antes solo era el barrio de Pueblo Viejo, pero fueron viniendo más foráneos que les gustó el lugar y comenzaron a poblar el pueblo. Se hicieron las primeras calles entre barrios y sus parques hechos por los mismos vecinos”* (Rosalia Delgado, 17 de junio del 2022).

4.1.2. Características del lugar

Lircay es la capital del distrito del mismo nombre, se caracteriza por ser centro poblado en desarrollo. Así mismo, cuenta con diversos espacios públicos como parques, plazas y calles. De los cuales, los más importantes son los encuestados que se muestran en la siguiente tabla.

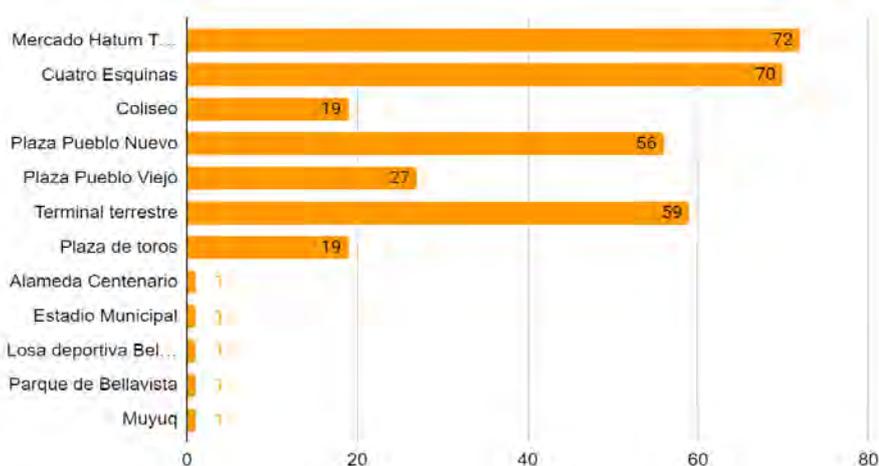


Figura 11: Encuesta de espacios públicos principales del pueblo de Lircay. Fuente: Elaboración propia.

En la tabla anterior se muestran los espacios públicos más importantes obtenidos a través de una encuesta realizada para esta investigación. Así mismo, estos datos fueron contrastados mediante observación. A continuación, se detallan los seis primeros lugares para obtener un contexto de estos:

- Mercado Hatun Tambo: Para los pobladores de Lircay esta zona vendría a ser el espacio público más importante. El mercado Hatun Tambo cuenta con tres calles aledañas: Jr. Libertad, Jr. Mariscal Sucre y Jr. 22. Estas calles son de vital importancia para el estudio que se realiza.



Figura 12: Mercado de Lircay vista desde la calle Libertad. Fuente: Elaboración propia.

Cuatro Esquinas: Este espacio público es considerado el segundo más importante. Viene a ser

un espacio encuentra en la intersección de dos calles del Barrio de Bellavista, el Jr. Libertad y El Jr. Ica. Este espacio se considera centro de la ciudad por la gran actividad comercial que conlleva constatado por observación. También, se encuentra a una sola cuadra del Mercado Hatun Tambo por el Jr. Libertad, calle muy concurrida en ese tramo.



Figura 13: Cruce de las calles Libertad e Ica - Cuatro esquinas (centro de la ciudad). Fuente: Elaboración propia

- Terminal Terrestre de Lircay: Este espacio público es considerado el tercero en importancia. Se encuentra en el barrio de Bellavista, entre las calles Jr. Gandoline, Jr. Olímpico y la Av. 9 de Octubre, la avenida de mayor tamaño de la zona de acuerdo a observación. En esta zona también se encuentra el Coliseo del pueblo.

- Plaza de Pueblo Viejo: Es considerado el cuarto en importancia para los usuarios de Lircay. Posee cuatro calles que bordean el parque: Por el este se encuentra el jr. Buenos Aires (al este), por el norte se encuentra jr. Bolognesi, por el este se encuentra el jr. Progreso; mientras que la calle de la Iglesia Matriz se encuentra al sur. También tiene la función de ser un lugar de concentración durante la mayoría de fiestas típicas.

- Plaza de Pueblo Nuevo: Ocupa el quinto lugar en importancia de acuerdo a la encuesta. Está bordeado por cuatro calles: Por el norte se encuentra el jr. 9 de diciembre, por el sur jr. 6 de agosto, por el este jr. lima, Oeste - av. Centenario. De acuerdo a la observación, en el parque y sus calles se realizan los eventos de mayor concentración, ya que es la plaza más grande.

A continuación, se ubicará los principales espacios públicos en un mapa:



Figura 14: Mapa del Mercado y 4 Esquinas con sentido vehicular (centro de la ciudad). Fuente: Elaboración propia



Figura 15: Plaza de Pueblo Nuevo- Barrio de Pueblo Viejo. Fuente: Elaboración propia



Figura 16: Plaza de Pueblo Viejo- Barrio de Pueblo Nuevo. Fuente: Elaboración propia

4.1.3. Calles como espacios públicos.

Se encuentra que existen tres tipos de calles según el ancho, mientras que dos tipos de acuerdo al uso.

-Tipos de calle de acuerdo al ancho: pasajes, jirones, avenidas.

- Tipos de acuerdo al uso: peatonales y de uso mixto.

Por su parte, las calles de uso peatonal se ubican a menos del 5% del total. Mientras que las calles mixtas son las más típicas. Esto se debe a que los peatones y vehículos motorizados pueden pasar por las calzadas, incluso habiendo aceras, que en su mayoría son muy angostas y conllevan un ancho efectivo muy pequeño. Esta situación del tamaño de las calles causa que el peatón deba compartir el tránsito con los vehículos motorizados. Caso contrario a la autopista que se encuentra fuera de la zona de estudio.

Según la encuesta realizada, las cinco calles principales de Lircay son: Jr. Libertad, Jr. Ica, Jr. Mariscal Sucre, Av. 9 de octubre y Jr. Lima. Las cuatro primeras mencionadas pertenecen al barrio más grande llamado Bellavista; mientras que el último pertenece a Pueblo Nuevo.

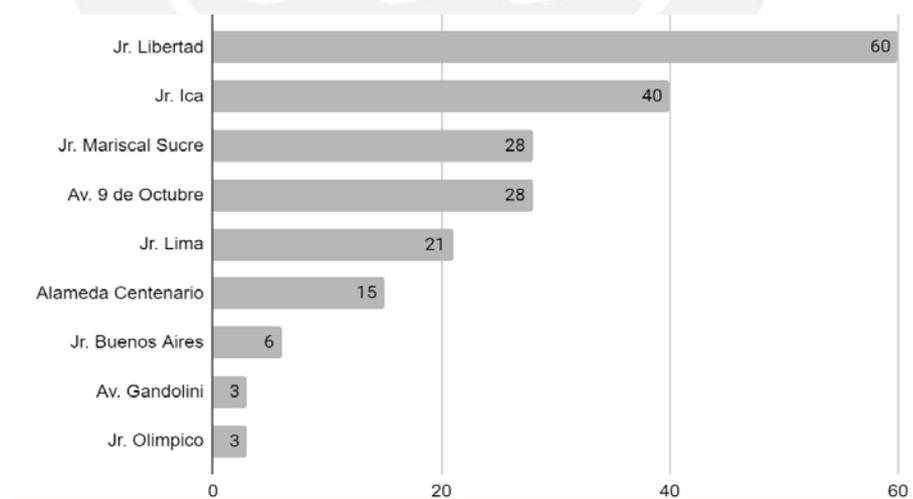


Figura 17: Calles principales de Lircay. Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, existen otras calles identificadas como secundarias. Dentro de las cuales, para la presente investigación se escogió ciertos espacios donde se exponen los usos

característicos de Lircay. Estas son: el pasaje Maravillas ubicado en el barrio Bellavista, jr. Puno que se encuentra en el barrio de Pueblo Nuevo, los jirones que bordean la plaza más grande de la zona. Así mismo se consideran al conjunto de calles que bordea la Plaza de Pueblo Viejo, las cuales son Jr. Buenos Aires por el este, Jr. Bolognesi por el norte, Jr. Progreso por el oeste y la calle de la Iglesia Matriz que delimita por el Sur.

Mientras tanto, las calles de uso exclusivo peatonal son pocas. Según la encuesta, la principal calle de este tipo y de mayor tránsito es la primera cuadra del Jr. Ica. Por lo cual, esta será tomada en cuenta en la presente investigación. En efecto, esta calle es mencionada por sus usuarios, pero el uso exclusivo peatonal no parece ser aprobado por todos sus usuarios, tal y como indica uno de los encuestados llamado Juan Torres Taípe:

Me parece que es incómodo tener una calle peatonal en mi cuadra, no podemos cargar ni descargar materiales cuando queremos construir. “Acasito” nomás (cerca) hay una ferretería, pero tenemos que cargar con carretillas todo. Los bloques del centro obstruyen mucho el paso, amigo (entrevista personal, 2022).

De lo anterior, se puede deducir que el poblador no está conforme con que la calle anexa a su vivienda sea de uso exclusivo peatonal. Por otro lado, Alberto Sanchez Rojas comenta: *“Mucho carro ya hay en Lircay, incluso es muy peligroso caminar al lado de los carros ahora. Yo vivo tranquilo en la calle peatonal de mi casa. Mis hijos salen libres y mi perritos” (entrevista personal, 2022).*

A diferencia de Juan Torres, Alberto comenta que tener una calle de uso exclusivo peatonal es favorecedor, ya que le permite sentirse más seguro ante el uso excesivo de autos en las calles de Lircay. Por lo cual, se podría decir que hay opiniones divididas al respecto.

El sistema de transporte: Según la observación realizada, se obtiene que por la zona interna se usa los mototaxis como medio de transporte. Mientras tanto, los ciudadanos hacen

uso de cúster en espacio distrital, alrededor de pueblos del distrito de Lircay. Para salir del distrito usan colectivos y buses.

4.2. Usos y usos especiales de las calles

Con respecto al uso que se les da a las calles de Lircay por parte de los pobladores, es necesario diferenciar dos tipos de usos. En primer lugar, se tienen a las actividades ordinarias que se realizan en las calles como en otras poblaciones o ciudades. En segundo lugar, se encuentran los usos especiales que le dan a las calles, los cuales poco o nada típicos en el común de otros pueblos o ciudades.

4.2.1. Usos ordinarios:

Los usos ordinarios dentro de una zona urbana refieren a los usos que se realizan en toda ciudad por parte de sus usuarios. Luego de un periodo de observación se puede afirmar que los pobladores de Lircay realizan actividades ordinarias, llamadas, para esta investigación, "usos ordinarios" sobre sus espacios públicos. Mediante la observación se comprobó que si bien, el tipo de usuarios son variados, ya que se encontraron niños, adultos y personas de la tercera edad, se logró distinguir que había una mayoría de adultos presentes. Así mismo, las personas de la tercera edad realizaban sus actividades acompañados de adultos. Mientras que los niños gozaban de mayor libertad para realizar estas actividades ordinarias.

Entre las actividades ordinarias realizadas en las calles de Lircay que se observaron se encuentran: Caminar por la acera para la circulación peatonal, con excepciones que se detallan en la investigación; usar las calzadas para el paso de automóviles; usar los mototaxis como medio de transporte interno; usar las señalizaciones semafóricas para el paso de peatones y vehículos. También se consideran como actividades ordinarias a usar las calles como sitios de descargar de los productos de comercio, ya que es algo que sucede normalmente en ciudadanos sin un buen control de parte de autoridades. Así mismo, también usan las calles para

desplazarse, para ir a comer, comprar, trabajar, jugar, y a todo destino individual o colectivo; usan las calles para desechar sus basuras justo cuando pase el camión basurero en sus días programados. En cuanto a actividades ordinarias sociales, los usuarios de Lircay ocupan la vereda como la acera para reunirse con otros usuarios y conversar; además, también las calles se convierten en espacios para realizar algunas manifestaciones, lo cual es común en otras ciudades. A través de esta observación se pudo detectar que existe poco uso de bicicletas en general.

Luego de esta recolección de datos a través de la observación, se puede afirmar que los habitantes de Lircay realizan sus actividades ordinarias de manera similar que se realizan en otras ciudades y pueblos. Así mismo, en la realización de estas actividades se encontraron ciertos obstáculos que dificultaron tal cumplimiento. Sin embargo, esta investigación no se centra en ese aspecto.

4.2.2. Usos especiales:

Al observar, los usos ordinarios de las calles por parte de los ciudadanos de la zona de Lircay se pudo detectar y constatar usos distintos y casi típicos de la zona en estudio. Sin embargo, también existen usos particulares a los que se les llamará “usos especiales”. Los usos especiales son los siguientes:

Usos costumbristas:

De acuerdo a la RAE, se entiende como costumbres a actividades que se suelen repetir por personas de manera individual o colectiva. Muchas de estas costumbres no están aprobadas de manera formal por la población que lo realiza. Es por ello que hay costumbres que pueden ser cambiadas o eliminadas. De esta manera, en Lircay se observó los siguientes usos costumbristas las calles:

- Uso mixto de las calzadas de las calles para caminar y paso de vehículos:

Se observó que los pobladores de la zona de Lircay tienen la costumbre de caminar tanto en la calzada como en las veredas de las calles. Los peatones comparten paso con los vehículos motorizados y no motorizados en las calzadas, independientemente de tener libres o llenas de gente las veredas. Se observó también un ancho efectivo de las veredas que sirve, como máximo, para dos personas. Al respecto se tiene el siguiente testimonio:

Mira, joven, antes no había carros ni motos en Lircay. Nosotros caminábamos libre nomás. Luego ya pusieron las veredas. Antes era empedradito bien bonito. Caballos o animalitos compas pasaban pues. Y nosotros no teníamos miedo de andar. Pero, igual ahora andamos entre los carros, ellos también tienen que respetarnos no es así, joven (Juana Ramos Sáforas de 46 años).

Como comenta Juana Ramos, se observa que los automóviles motorizados tienen la obligación de dar pase a los peatones que transitan en las calzadas. Sin embargo, se ha observado que también hay vehículos que pasan sin importarles si hay algún peatón cruzando. Esta costumbre suele ser mucho más visible en las calles principales, como en la calle Libertad desde el Mercado hasta Cuatro Esquinas (centro de la ciudad) como se aprecia en la foto:



Figura 18: Calle Ica donde comparten la calzada. Fuente: Elaboración propia

- Uso de las calles para el paso de ganado camélido (Llamas, alpacas y vicuñas):

Se observó que algunos ganaderos campesinos de las zonas periféricas a la zona urbana de Lircay tienen la costumbre de usar las calles de la ciudad de Lircay para poder trasladar y hacer paso de sus ganados libremente por las calles. Esto genera que, tanto los transeúntes como conductores, respeten el paso de estos animales. El paso de los ganados suele ser incluso por las calles principales, ya que se trata de una costumbre. El paso de dichos animales suele ser mayormente camélidos andinos como las llamas, alpacas y vicuñas.

Cuando se le preguntó a un ganadero campesino de por qué acostumbra hacer pasar a sus animales dijo lo siguiente en su lengua natal:

Sapa kutim kayman uywaykunata pusani campanachawan hinaspa pendientekuwan, papay. (ríe) Kayqa ñawpaqmantaraqmi costumbre, papay, papaymi kayta yachachiwarqaku. Llamakunata, alpacakunata, vicuñakuna ima apamuyku runakuna rikuspa rantinankupaq, papay. Manaraq Pueblo Viejo llaqtaman riq kayku. Así es, papay. (Alejandro Vidalón Chocce, 53 años).

Alejandro Vidalón nos quiere decir que desde que tiene uso de razón hace pasear o trasladar las llamas, vicuñas o alpacas por algunas calles de Lircay con la finalidad de mostrar el ganado que generalmente suelen ser camélidos andinos.



Figura 19: Calles de Lircay con animales en las calles. Fuente: propia

Usos tradicionales:

De acuerdo a la RAE las tradiciones vienen a ser costumbres que fueron reconocidas y aprobadas en su entorno por su sociedad que lo practica. Estas tradiciones suelen estar instituidas y avaladas por algunos organismos que trabajan en hacerla prevalecer. En Lircay se pueden destacar el uso de las calles como espacios públicos por parte de algunas actividades costumbristas. Se optó por dos casos tradicionales para hacer su análisis:

- Uso de calles para la realización de festividades.

Lircay pueblo cuenta con múltiples festividades a lo largo del año como ya se vio líneas arriba, dentro de ellas destaca la Fiesta Patronal en honor a la Virgen del Carmen que se celebra en el mes de Julio. Se observó que los pobladores transitan con comparsas por todas las calles principales de Lircay, se observó también que la festividad tuvo una duración de dos semanas y que a lo largo de la festividad se cerraron calles para el tránsito vehicular para que las personas y las comparsas festivas puedan pasar bailando por las calles de Lircay. También se observó que hacen uso exclusivo de la calle Buenos Aires que está frente a la iglesia del barrio de Pueblo Viejo, para concentrarse cada día después de los recorridos por la ciudad. Calles de parque que quedan suspendidas del tránsito vehicular por las autoridades. Se observó también que este uso de las calles se realiza con sus demás festividades.

Rosalía Delgado Galeas de 81 años comenta al respecto:

La fiesta de la Virgen del Carmen se festeja desde hace muchos años atrás, cuando yo me acuerdo, ya había fiesta. Lircay es muy alegre. Bailábamos carnavales en las calles también luego de comer puchero. Cantábamos, y bailábamos incluso cuando llovía. Todos los vecinos sabían que en fiestas siempre se utilizaban las calles.



Figura 20: Festividad haciendo uso total de las calles en el Barrio de Pueblo Viejo. Fuente: MPAL.

- Usos de las calles de Lircay para ferias comerciales.

Se observó que en Lircay la gente suele hacer uso de las calles para instalar y realizar ferias dominicales en sus calles principales, por lo que el tráfico vehicular de estas zonas queda restringido. Se observó que los comerciantes realizan sus actividades desde tempranas horas de la mañana hasta las dos o tres de la tarde que es cuando el tráfico vehicular ya puede continuar.

Juan Irrazabal Quiroz, un comerciante, nos comenta al respecto:

Gracias a dios siempre tengo mi puesto en las ferias, es el día donde se vende más, joven. Estamos en las calles de Bellavista y de la Pampa, algunas calles se cierran para poder vender; la muni nos ayuda. La gente de las alturas viene a comprar infaltable cada domingo. De otros distritos también vienen. A veces hay ferias más grandes como el domingo de Ramos. Ahí sí ocupamos casi toditito y se vende bien.

Como menciona Juan Irrazabal las ferias dominicales en Lircay son actividades que se realizan con frecuencia dominical y son apoyadas por las autoridades.



Figura 21: Feria Masiva en la plaza del Barrio de Pueblo Nuevo. Fuente: MPAL

Usos informales:

En la zona de Lircay se observaron ciertos usos informales en las calles que se eligieron para su análisis. Se entiende como uso informal de las calles a la realización de actividades que incumplen con la normativa urbana del uso de los espacios públicos. (Agregar más y citar).

- Uso de las calles por parte de instituciones, talleres y negocios,

Se observó que algunas instituciones y negocios en la zona de Lircay pasan el límite de sus locales hacia las veredas y calzadas de las calles, obstruyendo el tránsito peatonal y vehicular ya que utilizan parte de las calles como extensión de sus servicios. En el caso de instituciones como bancos, las colas que hacen sus clientes son en la calle. En el caso de talleres de mecánica se observó que estos negocios suelen armar sus talleres ocupando la vereda y gran parte de la calzada.

Mira, joven, desde las 9 de mañana estamos haciendo cola en la calle en pleno sol para entrar al banco. Los carros nos pueden pisar también, aquí ya ha pasado mucho accidente, joven. Enantes nomás a una señora de pollera casi le choca una mototaxi. Así pe joven, estamos mal mal (Sosima Sarmiento Tovar, 46 años).



Figura 22: Uso de la calle como cola de entidades financieras en Lircay. Fuente: Elaboración propia

CASO 1: Uso mixto de las calzadas de las calles para caminar y paso de vehículos:

Se observó que los pobladores de la zona de Lircay tienen la costumbre de caminar tanto en la calzada como en las veredas de las calles. Los peatones comparten paso con los vehículos motorizados y no motorizados en las calzadas, independientemente de tener libres o llenas de gente las veredas. Se observó también un ancho efectivo de las veredas que sirve, como máximo, para dos personas. Al respecto se tiene el siguiente testimonio:

Mira, joven, antes no había carros ni motos en Lircay. Nosotros caminábamos libre nomás. Luego ya pusieron las veredas. Antes era empedradito bien bonito. Caballos o animalitos compas pasaban pues. Y nosotros no teníamos miedo de andar. Pero igual ahora andamos entre los carros, ellos también tienen que respetarnos no es así, joven (Juana Ramos Sáforas de 46 años).

Como comenta Juana, se observa que los automóviles motorizados tienen la obligación de dar pase a los peatones que transitan en las calzadas. Sin embargo, se ha observado que también hay vehículos que pasan sin importarles si hay algún peatón cruzando. Esta costumbre suele ser mucho más visible en las calles principales, como en la calle Libertad desde el Mercado hasta Cuatro Esquinas (centro de la ciudad) como se aprecia en la foto:



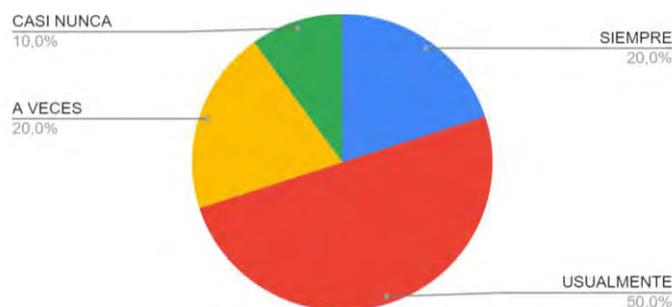
Figura 23: Gente compartiendo las calles con los vehículos motorizados. Fuente: Elaboración propia

4.2.3. Características de los usos especiales:

Se observó que en el uso mixto de las calles se encuentra partícipe toda la población que no necesite asistencia para caminar. En este caso, se pudo notar a personas como niños, adolescentes y adultos caminando con facilidad en medio de los carros en las calzadas. Sin embargo, se observa a las personas que son adultas mayores caminar entre los carros con mayor cautela, ya que, debido a su movilidad reducida parcial, tienen mayor dificultad que una persona que no sea adulta mayor. Por otro lado, las personas con movilidad reducida son trasladadas con apoyo de otras, ya sean las personas en silla de ruedas o con alguna discapacidad. Estos últimos también tienen la necesidad de andar por la calzada de la calle a pesar de su condición, ya que, en varias ocasiones, las veredas no cumplen con un ancho adecuado o presentan caídas abruptas lo que les impide poder circular. Se pudo notar también que los vehículos saben de la costumbre de transitar alrededor de personas, por lo que siempre están alertas para no causar un mayor accidente; sin embargo, esto no lo hace totalmente imposible que suceda.

Luego de preguntar a las personas ¿qué tan frecuentemente caminan en la calzada, entre los carros, y no en las veredas como corresponde? se obtuvo la siguiente información de acuerdo a encuesta:

Figura 24: Frecuencia en que el peatón camina entre los carros en la calzada



Fuente: Realización propia

Esta encuesta se realizó a veinte personas que transitaban por la calle más transcurrida de Lircay, la cual es el jr. Libertad, ubicada entre el Mercado de la zona y el centro de la ciudad. En esta gráfica, se puede observar que las personas “usualmente” se encuentran utilizando las calzadas para caminar por las calles con un 50 % del total y las que dicen utilizar la calzada siempre son un 20 % del total.

Se optó por cuestionar a las personas que hacen esta actividad, preguntando cuánto tardan los carros en darles pase a la hora de tener que cruzar cuando caminan entre ellos.

Figura 25: Tiempo que los transeúntes deben esperar a que un automóvil le dé pase cuando se encuentran al frente.



Fuente: Realización propia

Se observa en el gráfico que el rango más grande es de “casi al instante”, seguido de varios segundos, muy pocos mencionan que no se les dan pase.

Al realizar la pregunta de entrevista de que si les dan pase respondieron: “*Algunos vehículos si te dan pase, joven, otros tratan de ganarte*” (Edgar Torres Tovar, 34 años). Así mismo otro usuario respondió: “*Aquí en 4 Esquinas sí te dan pase, pero tienes que esperar a*

que pare no” (Huber Marcas, 23 años).

De acuerdo a las opiniones de estas tres personas, se entiende que los vehículos suelen dar pase a las personas que desean cruzar. Sin embargo, también se observa que hay vehículos, como los mototaxis, que tratan de no dar pase, tal y como comenta Juana Rojas.

Figura 26: Sensación de libertad para los usos especiales caso 1.



Nota: Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si sienten la libertad de cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

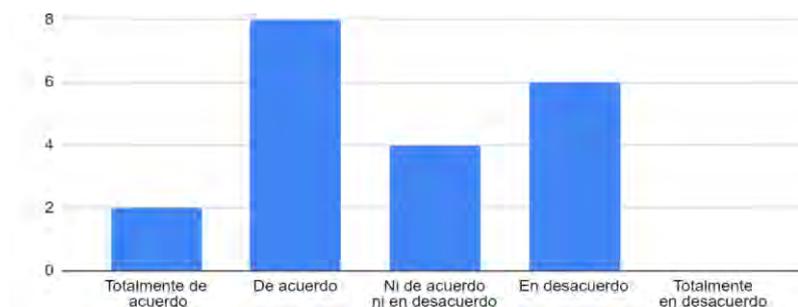
Se observa que la gráfica tiene mayor tendencia a la derecha. Esto quiere decir que las personas de Lircay no suelen sentir tener libertad para desplazarse entre los vehículos.

4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

Se pudo notar que existe apropiación del espacio público por parte de los peatones a la hora de utilizar las calzadas para caminar. Se observó que ellos, a pesar de existir veredas libres, suelen preferir caminar por las calzadas. Se puede notar también que es una actividad que les parece normal.

Figura 27: Si están de Acuerdo sobre la apropiación de espacio público por parte de los peatones.



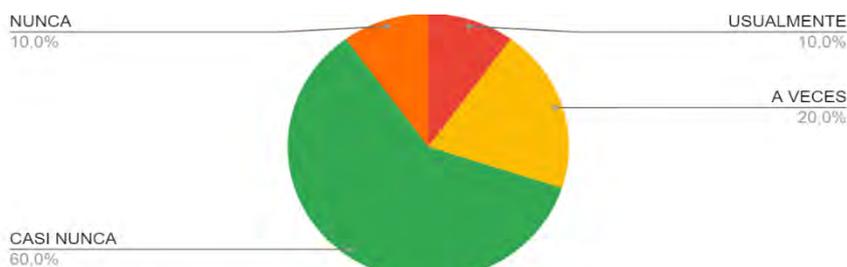
Nota: Al hacerles la pregunta de si están de acuerdo de la apropiación de la calzada por parte de los

peatones estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se observa que el gráfico de la percepción de apropiación de las calzadas por peatones no tiene una tendencia definida, sin embargo, no hay un desacuerdo total de lo percibido.

4.3.2. Percepción de la seguridad:

Figura 28: Percepción de encontrarse seguro por parte de los usuarios.



Nota: Al preguntarles a las personas cuáles es su sensación de seguridad a la hora de caminar entre los vehículos estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se observa que el gráfico tiene una tendencia de “casi nunca”, lo cual indica que la gente no percibe seguridad a la hora de hacer esta actividad. Se puede notar que nadie dijo que “siempre” sentía seguridad.

El autor optó por preguntar a los entrevistados si existe una adecuada sensación de relación vecinal. Juana Ramos comenta: *“Claro, joven tenemos que comprar nuestras cosas en las tiendas, nos vemos obligados a pasar entre los carros para ir de una tienda a otra y relacionarnos con los demás vecinos, así nomá no podemos”*. (Juana Ramos, 46 años)

De acuerdo a lo que Juana Ramos comenta, se ve obligada a realizar este tipo de uso para poder relacionarse con sus vecinos y hacer sus actividades. Comenta también que, sin realizar este tipo de uso, no podría lograr sus actividades planeadas.

4.3.3. Seguridad vial:

Se observó que muchas personas que realizan esta actividad sienten tener un poco de libertad al caminar debido al poco tráfico que existe en la zona de Lircay. Sin embargo, las personas con movilidad reducida se ven afectadas por los observado, pues se detecta que no

tienen libertad para poder desplazarse de manera individual:

Tengo que tener mucho cuidado, papá, casi ya me atropellan, peor que las por las veredas no se puede pasar, muy angostas total. siempre tengo que pedir a alguien que me ayude, lo bueno que ahí mismito me ayudan. (José Luis Chahuaylacc, persona en silla de ruedas, 51 años.)

Mira hijo, yo camino nomás, tengo muchas cosas que hacer soy ama de casa, voy a comprar para el desayuno, llevo a mis hijos al colegio, cocino, hago cosas de las casas, y muchas veces compras. Sí me siento libre en Lircay, joven. Hay seguridad, las motos nomás dan miedo a veces, ahí sí hay que tener cuidado. (Juana Rojas, 46 años)

Se puede notar, de acuerdo a las entrevistas, que las personas con movilidad reducida no sienten libertad para desplazarse en las calles de Lircay. Mientras que, las personas sin movilidad reducida comentan que sí sienten libertad al caminar entre los vehículos con excepción a los mototaxis que es donde no sienten mucha libertad de seguridad.

Como se puede ver en las fotos Nro. 29 y Nro. 30, el uso compartido de las vías es muy usual no solo en calles de mayor tráfico, sino también en calles poco transitadas. Incluso se tuvo la oportunidad de encontrar personas caminando por medio de la calzada en calles como la Av. 9 de Octubre que cuenta con veredas de un ancho mucho mayor al promedio. Al realizar el análisis a las vías de uso compartido en la zona de Lircay se halló algunas intersecciones que presentaron algunos accidentes de tránsito, como comenta Húber Marcas:

Acá en 4 Esquinas sí han pasado varios accidentes, una vez un carro se metió hasta la tienda de una de las esquinas, gracias a dios ningún herido, pero imagínate que eso hubiera pasado a mayores, hay sí, hay que saber caminar.

... Las motos a veces no te dan pase, total son, no hay control de las motos, incluso menores manejando hay, de ellos sí han ocurrido varios accidentes, pero las

autoridades no hacen nada, menos la policía, solo a los carros los paran (sonríe)...

Los residentes suelen indicar que los mototaxis generan poca seguridad al hacer este uso compartido de las vías. Mencionan que sí han sido testigos de varios accidentes por parte de los mototaxis hacia los peatones. También se constata por parte del investigador que se generan puntos de obstrucción en las vías por parte de los mototaxis en la zona centro del Lircay (4 Esquinas) y en el mercado de la zona. Esto debido a que se observó que muchos mototaxistas suelen pelear por los pasajeros. Lo cual se observa que la obstrucción causa inseguridad hacia otros conductores y peatones.

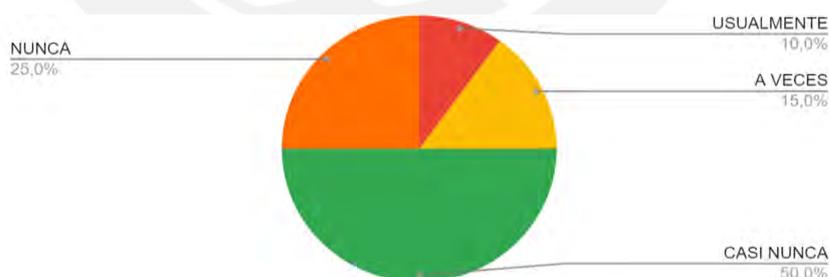
4.4. Identidad

Se observa que la identidad en la zona de Lircay es relevante a la hora de analizar el uso de las calles de manera mixta.

4.4.1 Identidad colectiva

Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si se sienten identificados con esta costumbre, ellos respondieron:

Figura 29: Percepción de si se sienten identificados con esta costumbre



Fuente: Propia.

Se puede observar que la tendencia es de “casi nunca” con un 50% del total. Esto, sumado al 25% de los que marcaron “nunca”, implica que a las personas no les gusta esta forma de uso que le dan a la calle cotidianamente. Se ha encontrado gente como Lisbet Segama que comenta:

Yo me siento libre caminando por las calles, siempre debo tener cuidado de los carros eso sí, más de la motos, pero me gusta, no como otras ciudades que más a los carros se les da pase. En Lircay caminas nomás.

Algunos residentes indican que se sienten cómodos a la hora de caminar entre los vehículos; sin embargo, afirman que, a pesar de eso, ellos tienen que tener cuidado. Esto se contrasta a la hora de preguntarles si se sienten identificados con esta costumbre, lo cual indica que casi nunca se sienten identificados

Al preguntarles a algunos mototaxistas como Héctor Martínez comenta lo siguiente:

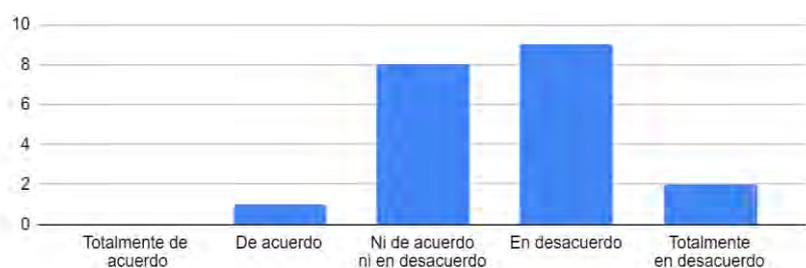
Muchas veces la gente hace lo que quiere, ellos piensan que uno tiene que vivir a su paso, no dejan trabajar. Yo vivo de estos, y si hay algún accidente la culpa siempre es del conductor y nunca de la gente.

Héctor afirma que los peatones son los que no respetan las normas de tránsito y que no le dejan trabajar. Él siente que la culpa de los accidentes siempre se les atribuye a ellos, a los mototaxistas, sin analizar que la gente también pudiera tener la culpa.

4.4.2. Tradicionalización

La tradicionalización según la RAE es el proceso por el que pasa una costumbre para ser identificada como una actividad que es aprobada y desarrollada de manera habitual por una sociedad. Al preguntar a los peatones y algunos conductores si esta costumbre de caminar al costado de los autos debe continuar, ellos respondieron:

Figura 30: Percepción de si esta costumbre debería tradicionalizarse.



Nota: Al preguntara las personas que sí debería volver tradición el uso mixto de la calzada por parte de los peatones y vehículos estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

La tendencia del resultado obtenido se divide entre las personas que están en desacuerdo y las que no están de acuerdo ni en desacuerdo; sin embargo, las que están en desacuerdo suele ser un poco más. Se ha encontrado que la mayoría de las personas que están en desacuerdo son conductores, ya sean de mototaxis o de carros medianos, mientras que los que dijeron que están de acuerdo y ni de acuerdo ni en desacuerdo son peatones.

Julia Retamozo comenta, al preguntarle qué es lo que debería pasar con este uso y si se debe hacer mayor costumbre de él:

Casi siempre voy caminando, amigo, cuando es lejos nomás tomo moto, las veredas son angostas, nos vemos obligados a pasar por la calle, pero... Yo creo se debe hacer más orden tanto para la gente como pa' los carros y los motos. Debe continuar porque no hay de otra, pero con más orden.

Por otro lado, un conductor de mototaxi llamado Jorge Quiroz nos comenta respecto a la misma pregunta:

Mira, chino, yo estoy en desacuerdo que la gente camine en la calle, para eso están las veredas, luego se hacen atropellar y la culpa es de uno, ¿sí o no? Hay que entender las cosas, por algo se hacen las cosas. No es correcto...

Julia y Jorge afirman posturas contrarias. Se observa que Julia se ve obligada a caminar por la calzada, a la cual llama “calle”, ya que no encuentra con suficiente ancho a las veredas de las calles, lo cual impide su tránsito independiente. Mientras tanto, Jorge comenta que no debe continuar este tipo de uso de las calzadas, ya que, según él, hay peatones que se cruzan y causan accidentes. También afirma que las veredas deben ser usadas siempre por los peatones para que no usen las calzadas.

Respecto a la cohesión social, se ha observado que los pobladores usan las calles de

manera espontánea y colectiva. Ellos afirman que se ven prácticamente obligados a tener que caminar en la calzada y no en las veredas, ya que Lircay es una ciudad con calles poco anchas. Esto se evidencia en lo que menciona María Retamozo:

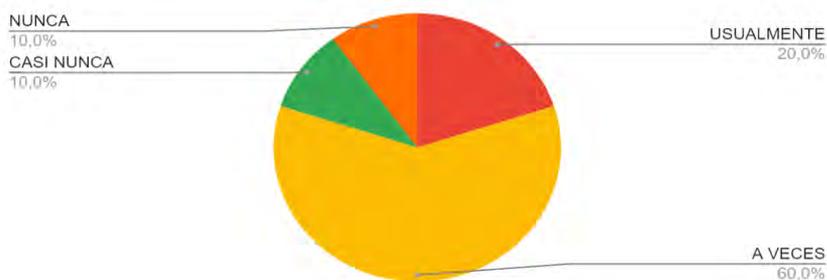
Pues sí, tenemos que utilizar ambos las calles, amigo, si no no se podría, claro que ellos van más rápido claros y de depende si la calles es transcurrida. Tienen que ir atentos, pero...

Así pues, María comenta que tanto peatones como vehículos tienen que convivir juntos en el uso de las calzadas para desplazarse. Ella reconoce que los vehículos tienen una mayor velocidad, lo que implica mayor riesgo, pero afirma que los conductores tienen que estar atentos del uso de su mayor capacidad de fuerza y velocidad ante los peatones.

4.5. Sitios de encuentro e interrelación social

Estos son los resultados luego preguntarles a los pobladores de la zona de Lircay cuál es su percepción sobre si establecen encuentros sociales adecuados cuando transitan por las calles y hacen uso de la calzada en paralelo con los vehículos.

Figura 31: Percepción de si establecen encuentros sociales adecuados



Fuente: Propia.

Se puede observar que los peatones suelen tener encuentros sociales adecuados en algunos momentos, ya que hay una tendencia del 60%. Se observa también que la segunda opción es la de “usualmente” con un 20 %, mientras que “nunca” y “casi nunca” solo tienen un 10% cada una.

Siempre conversamos en la calle, entre la calle y la vereda. Si somos varias personas conversando y estamos ocupando la calle tenemos que darle pase al carro que se aproxime, tampoco podemos cerrarle, amigo (Julia Retamozo).

Julia afirma que suelen conversar en la calle cuando está reunida con un grupo de personas o amigos; sin embargo, afirma también que se debe de dar pase a los vehículos que están por pasar. Este suceso se puede apreciar mejor en la foto siguiente:



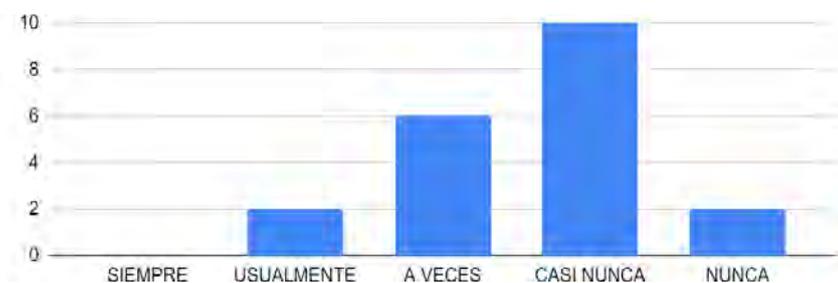
Figura 32: Personas compartiendo calzada con los vehículos en la calle Ica. Fuente: Propia.

Se descubre que la zona central de Lircay no cuenta con espacios adecuados para el encuentro social. Se encuentra que carece de una plaza central, veredas anchas y de mobiliario urbano adecuado para encuentros sociales adecuados.

Al preguntarles a la gente, en especial a la gente de la zona centro (zona más concurrida), si encuentra espacios adecuados para la interacción social cuando transita entre los vehículos, esta es su respuesta:

Figura 33: Personas si encuentra espacios adecuados para la interacción social cuando

transita entre los vehículos.



Fuente: Propia.

Se puede afirmar que la mayoría de los entrevistados “casi nunca” encuentran espacios adecuados para realizar actividades de interacción social cuando transitan por las calles, entre los vehículos. Se detectó que la gente que respondieron “nunca” son personas que se les entrevistó en la zona centro de Lircay. Mientras que los que respondieron “a veces” o “usualmente” son personas que se encontraban en calles de poco tránsito o tránsito medio. Sin embargo, de todos los encuestados, independientemente de la calle donde se encontraban, nadie dijo que “siempre” encuentran espacios adecuados para establecer adecuadamente interacciones sociales.

4.6. Accesibilidad y transitabilidad

Se analiza bajo la perspectiva de los entrevistados y la observación directa en una calle principal, Jr. Libertad, y una calle secundaria, Jr. Lima.

4.6.1. Accesibilidad

Se puede observar que las calles analizadas no presentan espacios que permitan una accesibilidad adecuada. Se ha observado que las personas en sillas de ruedas transitan con bastante cuidado, no transitan con mucha libertad. Se ha observado poca cantidad de personas mayores andando en las calles. Cuando se observó personas mayores de edad, ellos tenían que tener asistencia de otra persona, pues su capacidad reflectiva no les permitía pedir pase solos. En cuanto a personas con discapacidad visual, no se encontró en ninguna calle de Lircay espacios con señalización adecuada para este caso. Por lo que se observó que las personas con

discapacidad visual tienen que tener asistencia en todo momento a la hora de estar en las calles y caminando entre los vehículos.

Solita que voy a salir, papá, me pisa un carro, mi hija siempre tiene que sacarme o mi hijo con su carro. Sola no, papá. Rosalía Delgado 76 años

Este fue el comentario de Rosalía, una anciana de 76 años. La cual parece temerosa de andar por las calles mientras los vehículos también transitan por donde ella pasa.

Mira, hijo, aquí tengo que pedir ayuda a veces, pero solo también puedo andar, siempre lento y con mucho cuidado, los carros paran cuando me ven es lo bueno, hijo. Antonio Huamán 56 años.

Comenta Antonia, una persona en sillas de ruedas, que puede transitar entre los vehículos, siempre y cuando, lo haga con mucha precaución.

El investigador no tuvo la suerte de entrevistar a una persona con discapacidad visual. Sin embargo, se observó un caso en el que la persona discapacitada visual necesita de asistencia total para caminar entre los vehículos en la calle.

4.6.2. Transitabilidad

Se pudo observar que no existe una adecuada infraestructura vial para los peatones. Se halló que, en la mayoría de las calles, el ancho de las calles solo permite pasar a una persona con libertad y a dos de manera muy pegada. Así mismo, se observó que cuando se trata de un grupo que camina y necesitan interactuar al caminar, se ven en la necesidad de andar como máximo dos en la vereda y el resto en la calzada compartiendo vía con los vehículos.

Cómo se puede ver en la siguiente foto N°32, los vehículos motorizados se ven afectados por la mala señalización que hay en la mayoría de las calles de Lircay. Se encontró que los vehículos tienen que lidiar no solo con los peatones, si no también con el mal estado de

las calles.



Figura 34: Mototaxi estacionado en una vereda de Lircay. Fuente: elaboración propia

Se tuvo la oportunidad de ver a ciclistas andando con cierta libertad en las calles de Lircay. Se observó que ellos también lidian con los vehículos motorizados al compartir la calzada. Sin embargo, no se reportó ningún accidente por lo que aseguran. Así mismo, no se observó ningún tipo de infraestructura especial para las bicicletas, ni señalización ni caminos separados.

Se elaboró un plano para visualizar el análisis de la transpirabilidad y accesibilidad del Caso 1, el cual se observa en la siguiente imagen: Figura 34.

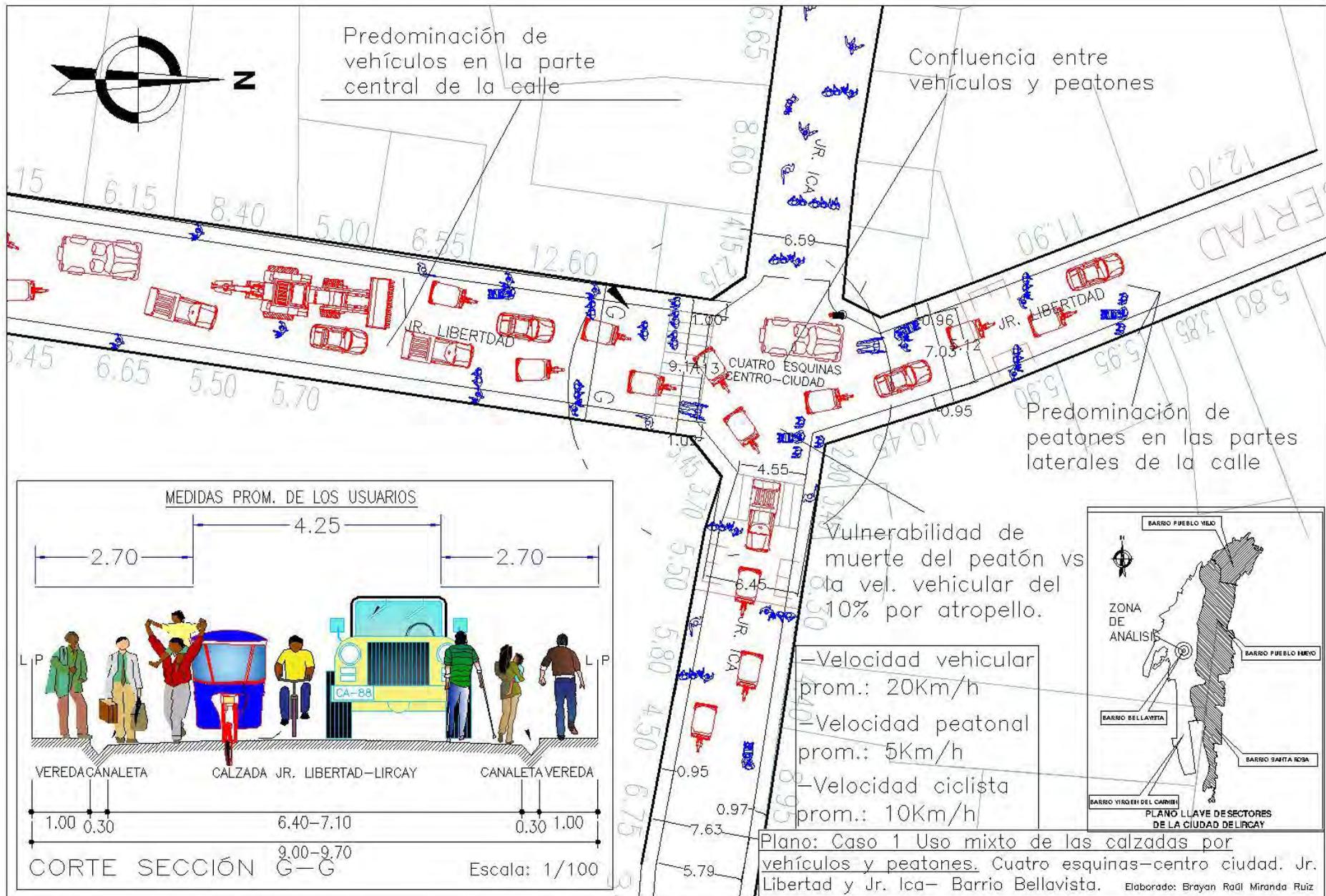


Figura 35: Plano Caso 1 : Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.

CASO 2: Uso de las calles para el paso de ganado (llamas, alpacas, entre otros):

Se observó que algunos ganaderos campesinos de las zonas periféricas a la zona urbana de Lircay tienen la costumbre de usar las calles de la ciudad de Lircay para poder trasladar y hacer paso de sus ganados libremente por las calles. Esto genera que, tanto los transeúntes como conductores, respeten el paso de estos animales. El paso de los ganados suele ser incluso por las calles principales, ya que se trata de una costumbre. El paso de dichos animales suele ser mayormente camélidos andinos como las llamas, alpacas y vicuñas.

Cuando se le preguntó a un ganadero campesino de por qué acostumbra hacer pasar a sus animales dijo lo siguiente en su lengua natal:

Sapa kutim kayman uywaykunata pusani campanachawan hinaspa pendientekuwan, papay. (ríe) Kayqa ñawpaqmantaraqmi costumbre, papay, papaymi kayta yachachiwarqaku. Llamakunata, alpacakunata, vicuñakuna ima apamuyku runakuna rikuspa rantinankupaq, papay. Manaraq Pueblo Viejo Ilaqtaman riq kayku. Así es, papay. (Alejandro Vidalón Chocce, 53 años).



Figura 36: Camélidos andando en una calle de Lircay. Fuente: Elaboración propia

A través de este testimonio, Alejandro Vidalón indica que, desde que tiene uso de razón, pasea o traslada las llamas, vicuñas o alpacas por algunas calles de Lircay con la finalidad de

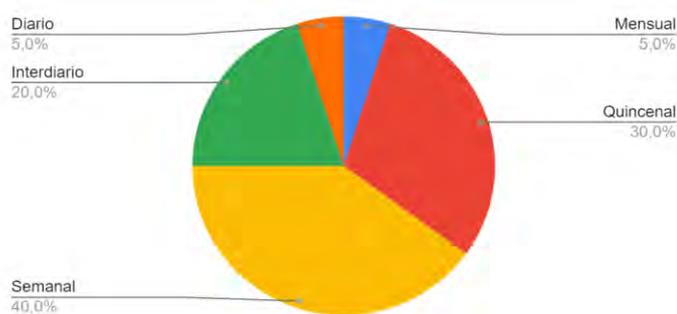
mostrar el ganado que generalmente suelen ser camélidos andinos.

4.2.3. Características de los usos especiales:

Se ha encontrado que las personas que hacen este tipo de uso de las calles son personas ganaderas que vienen de los campos y alturas de Lircay. Se observó que vienen de dos a tres personas: una de ellas como líder o dueño del ganado y las otras dos como pastores. Estos últimos se encargan de que el ganado siga un curso ordenado. El total del número de ganados suele variar, pero se tuvo la oportunidad de hacer un promedio de 20 a 30 animales, de los cuales en su mayoría son camélidos andinos, entre alpacas y llamas. Es menos usual observar ovejas y, poco usual ver vicuñas. El ganado vacuno tampoco es frecuente.

A partir de la pregunta: *¿Con qué frecuencia usted observa a camélidos hacer su desfile?*, se obtuvo la frecuencia con la que los ganaderos suelen realizar este desfile de camélidos por las calles.

Figura 37: Frecuencia en que se realiza el desfile de camélidos por las calles de Lircay.

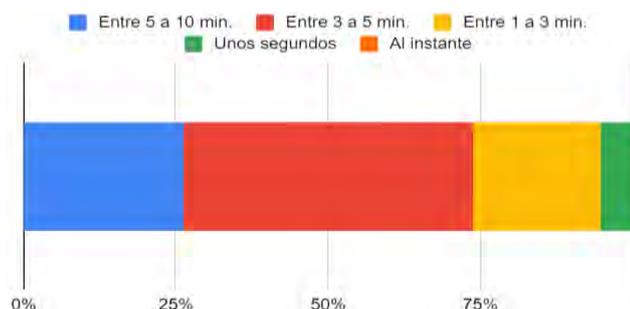


Fuente: Realización propia

Esta encuesta se realizó a las personas de la calle Libertad (barrio de Bellavista) y la calle Lima (barrio de Pueblo Nuevo) al momento en el que pasaban los camélidos. Se puede observar que el 40 % de las personas mencionan que ve pasar el desfile de camélidos con frecuencia semanal. El 30 % mencionó que tiene una frecuencia quincenal. Luego se observa con un 20 % de frecuencia enteriaria. Se puede notar que la frecuencia mensual y diaria quedan bastante lejos de las demás.

El investigador optó por cuestionar a las personas que ven esta actividad qué tanto tarda en pasar el desfile de camélidos respecto a un punto fijo de observación en una calle principal como el cruce de Jr. Libertad con Jr. Ica (Cuatro Esquinas - Centro de Lircay).

Figura 38: Tiempo que dura el paso del desfile de los camélidos desde un punto de observación.



Fuente: Propia.

Se observa en el gráfico que el rango más grande es de “entre 3 a 5 minutos”. Seguido de “entre 5 a 10 minutos” y “entre 1 a 3 minutos”. Se ha observado que la duración depende de varios factores, tales como la cantidad de camélidos, la hora en la que pasan y la calle por la que pasan.

Al realizar una entrevista a los pobladores sobre ¿Cuánto consideras la duración de esta actividad? respondieron:

Mientras pasan los animalitos se escuchan sus campanitas unos 10 minutos creo hasta que se vaya el sonido. Tin ton, tin, ton, dicen. (Sergio Ñahui, 27 años)

Pasan casi rápido, deberían pasar marchando (ríe) o cun una bandita pe, amigo, sería más bonito. (Fredy Paredes, 30 años).

Nosotros venimos días antes de la feria amigo, a mi papá le ayudamos siempre nosotros desde chiquitos. Bajamos de nuestra comunidad caminando con las llamitas, bajamos hasta un corral abajo..., salimos en la mañana y llegamos en la tarde siempre (Serafina Vidalón, 17 años).

De acuerdo a las opiniones de estas tres personas, se puede afirmar que los camélidos

hacen sentir su paso gracias a sus campanas que llevan. Estos vienen desde las comunidades altas como menciona la hija de uno de los ganaderos que hace esta actividad. Ellos se dirigen desde su comunidad hasta algún corral en la zona urbana de Lircay. Lo que les suele tomar 6 horas de caminata, aproximadamente.

Cómo menciona Jan Gehl, la sensación de libertad en un espacio público es la manera correcta de pertenecer a él. Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber cuál es el grado de sensación de libertad: *¿Siente sensación de libertad para desplazarse cuando se da el desfile de camélidos?*

Figura 39: Sensación de libertad para los usos especiales caso 2.



Nota: Al preguntarles a las personas que transitan en la zona de Lircay si sienten la libertad de cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Se observa que la gráfica tiene mayor tendencia a la izquierda, lo que indica que las personas encuestadas “siempre” suelen sentir libertad al desplazarse cuando se da el desfile de camélidos. También se observa en la gráfica que “usualmente” es la segunda opción más elegida. Por lo que se observa que las demás opciones quedan casi sin contar.

4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

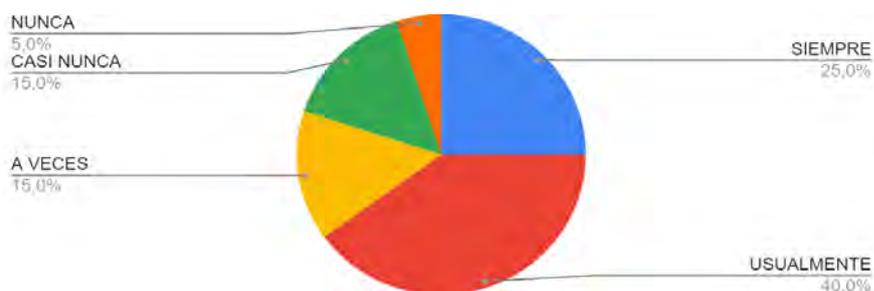
Se observa que el gráfico 38 del anexo 2.1 sobre la percepción de apropiación de las calzadas por parte del desfile de camélidos tiene una tendencia de “totalmente de acuerdo” con la mitad de todos los encuestados, luego le sigue “de acuerdo”. Solo dos personas de las 20 encuestadas dijeron que “ni de acuerdo ni en desacuerdo”. Finalmente, se observa que ninguno

de los encuestados está en “desacuerdo” o “totalmente en desacuerdo”.

4.3.2. Percepción de la seguridad:

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si la población se siente segura al realizarse esta actividad en las calles: *¿Te sientes seguro caminando al lado de los camélidos cuando se da este uso?*

Figura 40: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.



Nota: Al preguntarles a las personas cuáles es su sensación de seguridad a la hora de encontrarse con el desfile de camélidos andinos. Fuente: Propia.

Se puede observar que el 40% de los encuestados menciona que “usualmente” se siente seguro al divisar este fenómeno, el 25% dice que “siempre”, y el 15% dice que a veces. Por lo que se observa que hay mayor tendencia a sentirse seguro. Solo el 15% y el 5% dijo “nunca” y “casi nunca”.

El autor optó por preguntar a los entrevistados si existe una adecuada sensación de relación entre los que dirigen el grupo de camélidos y las personas que solo observan o están en uso de la calle como espacio público.

*Yo, papa, voy tranquilo, siempre mostramos nuestros animalitos para que nos compren en la feria, nosotros solo pasamos por las calles. A nadie molestamos, papa.
(Alejandro Vidalón, uno de los ganaderos que realiza este uso)*

*No, cómo voy a decir que nos fastidian los animalitos, al contrario, joven, ellos son vida, alegría. Con sus campanitas pasan bien al arete, bonito más bien ahí'ta.
(Jakelin Huincho, 35 años)*

Tanto los ganaderos que hacen el desfile, como las personas que lo observan afirman tener una adecuada sensación. Los residentes como Jackeline indican que se sienten contentos con este tipo de costumbres. Mientras que los ganaderos encargados también indican estar realizando una actividad que les permite ver a la población los ganados que serán vendidos en la feria.

4.3.3. Seguridad vial:

Se observó que el ganado ocupa, aproximadamente, todo el ancho de las calzadas de tipo jirones, mientras que en las calles con un ancho mayor como las avenidas suelen ser ocupadas por el ganado solo en su mitad. Por lo que se ha observado que las calles de un ancho no mayor a dos carriles de carros se ven obstruidas para los vehículos motorizados que se encuentran detrás del desfile de ganados, mientras que las calles de un ancho mayor a dos carriles se ve parcialmente afectada para los vehículos por el paso del ganado. Se observó algunos casos en los que los mototaxis tratan de pasar al ganado; sin embargo, se observó que algunas personas recriminan estos actos.

Por lo tanto, se ha observado que los ganaderos suelen sentir seguridad al desplazarse, estos sienten libertad de desplazamiento a excepción de algunos casos en los que se observa a los mototaxis adelantarles el paso. El autor optó por preguntar a los entrevistados sobre cuál es su percepción de libertad para desplazarse mediante este tipo de uso de las calles.

Hay, papa, algunos motos no respetan, pitean, quieren pasar como si la calle fuera de ellos nada más (Alejandro Vidalón).

Yo sí siento libertad para caminar cuando están los animalitos amigo, más bien es bonito como te digo (Jakeline Huincho, 35 años).

Como mencionó Alejandro, un ganadero que realiza esta actividad, los mototaxis hacen que su seguridad en la vía sea reducida. Mientras que peatones como Jakeline mencionan que

no se ve afectada a la hora de caminar o permanecer en la calle cuando se da el paso del desfile de camélidos.

Respecto a las vías de uso compartido en la zona de Lircay por este tipo de uso, se pudo observar que los peatones transitan con libertad al lado de los animales del tipo camélido andino. Al realizar el análisis si se generan vías obstruidas en la zona de Lircay por este tipo de uso, se halló que sí se generan obstrucción de vías. Esto afecta a los vehículos motorizados, los cuales se ven obligados a respetar el paso de las manadas. No obstante, los vehículos del tipo mototaxi muchas veces no suelen respetar y adelantan el paso de acuerdo a lo observado.

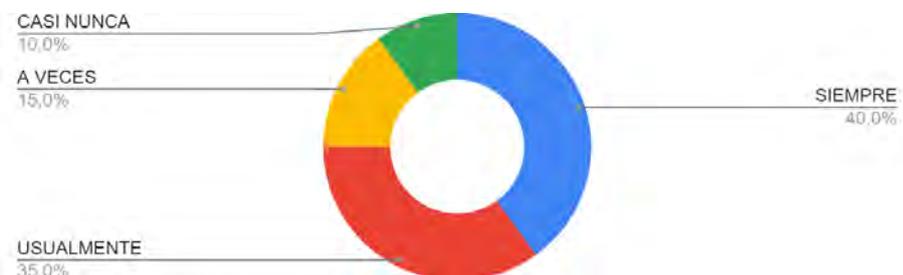
4.4. Identidad

Se observa que la identidad en la zona de Lircay es relevante a la hora de analizar el uso de las calles como espacio público y que se encuentra relacionado con el desfile de ganado de camélidos andinos. En el anexo 2.2 se extiende el análisis respectivo.

4.5. Sitios de encuentro e interrelación social

Al preguntarles a los pobladores de la zona de Lircay cuál es su percepción sobre si establecen encuentros sociales adecuados cuando las personas se encuentran en las calles y se topan con este uso ellos respondieron.

Figura 41: Percepción de si esta actividad permite sitios de encuentro e interacción social.



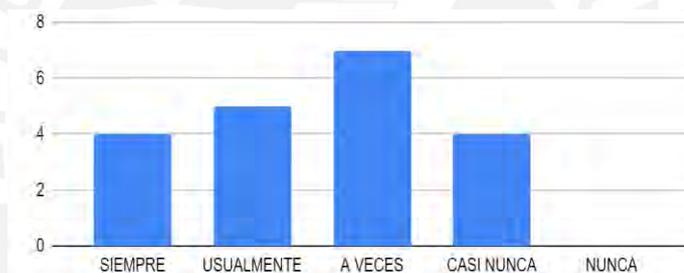
Nota: Al preguntarles a las personas si esta actividad les permite realizar encuentros sociales, ellos respondieron. Fuente: Propia.

Se puede observar que un 40% de las personas encuestadas percibe que esta actividad sí les permite establecer sitios de encuentro e interacción social. Luego le sigue con un 30% las

personas que respondieron usualmente. Por lo que, se puede encontrar que la tendencia mayoritaria es que la gente sí siente buena establecer una adecuada interacción social mientras ocurre esta actividad. Solo el 15% respondió “a veces” y el 10% respondió que casi nunca.

Se ha encontrado que la zona de Lircay sí cuenta con calles que permiten el desplazamiento de los camélidos. Se observó también que sí se presentan espacios que permitan una adecuada interacción social por los vendedores ya que esta actividad solo es momentánea de acuerdo a lo observado. Como forma de contraste a lo observado visualmente se les encuentro a los ciudadanos sobre si encuentran espacios adecuados para que puedan interrelacionarse.

Figura 42: Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.



Fuente: Propia.

La tendencia respecto a esta pregunta es variable, ya que se observa que un rango casi promedio que va desde “siempre” hasta “casi nunca”, con una ligera ventaja de la opción “a veces”. Sin embargo, nadie mencionó que “nunca” se encuentran espacios adecuados.

4.6. Accesibilidad y transitabilidad

4.6.1. Accesibilidad

Se puede observar que la accesibilidad que tienen los ganaderos dentro de las calles de Lircay es adecuada. Se ha encontrado que los camélidos andinos caminan solo por las calzadas de manera ordenada y pacífica mientras sus pastores van detrás de ellos.

Tranquilito pasamos por las calles, papá, como siempre hemos pasado por aquí

la gente ya sabe; aparte son solo animalitos (Alejandro Vidalón, comunicación propia)

Como menciona Alejandro Vidalón, existe desde hace mucho tiempo la accesibilidad para el paso de animales por las calles de Lircay, más aún al tratarse de camélidos andinos que son especies precolombinas.

4.6.2. Transitabilidad

Al realizar la inspección se ha observado que la mayoría de las calles de Lircay se encuentran asfaltadas. En su mayoría se ha observado el asfalto con concreto liso el cual no es adecuado para el correcto tránsito de los camélidos de pezuña. Esto debido a que es resbaloso para los animales de pezuña y, en días de sol, pueden causar inflamaciones. Se han observado pocas calles del tipo empedrado que permiten un buen desplazamiento de estos animales. Se ha observado que no existen fuentes de agua a lo largo de los caminos, lo cual reduciría la adecuada transitabilidad de los camélidos.



Figura 43: Camélidos andando en una calle de Lircay. Fuente: Elaboración propia.

Se elaboró un plano para visualizar el análisis de la transpirabilidad y accesibilidad del Caso 2, el cual se observa en la siguiente imagen: Figura 43.

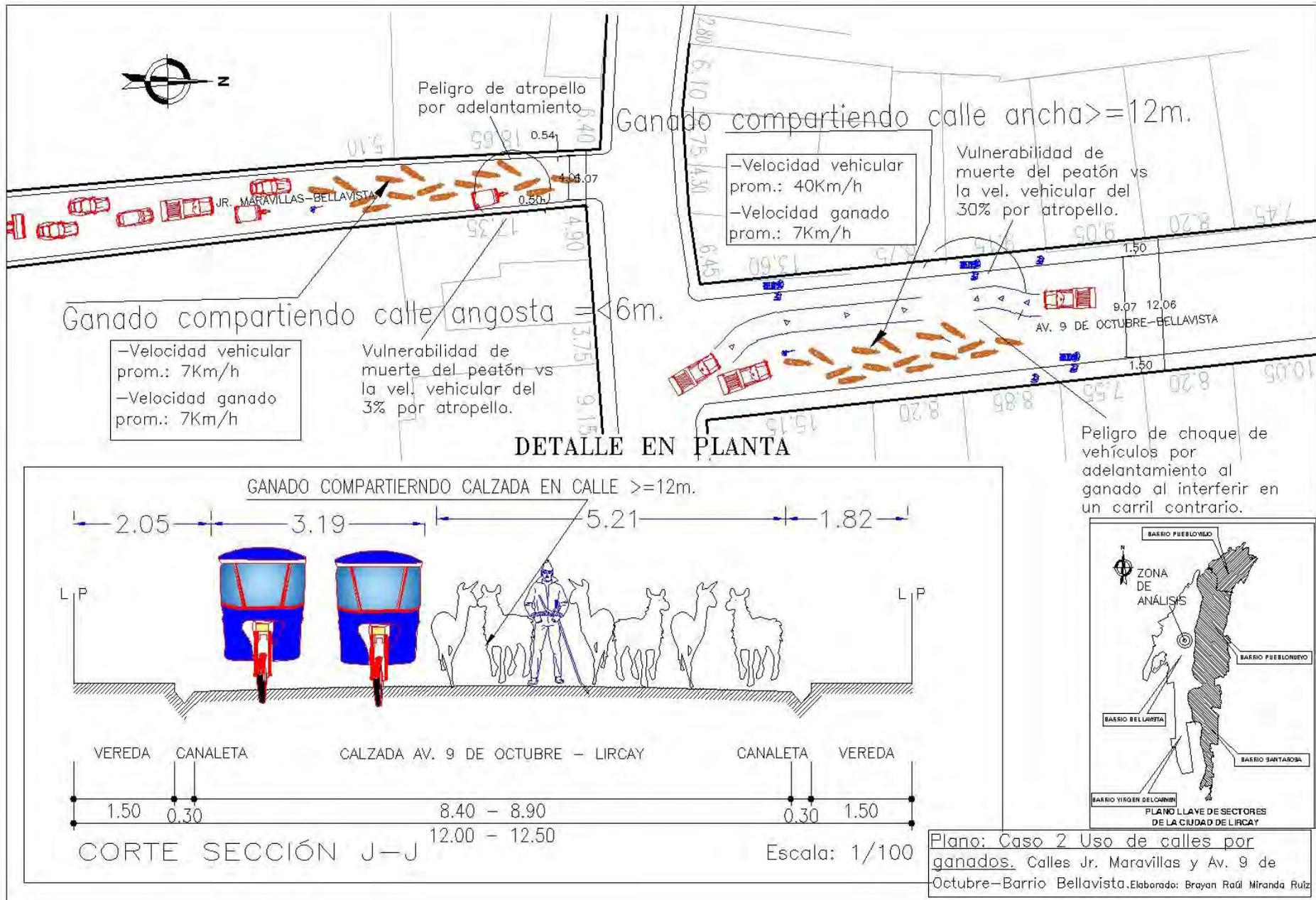


Figura 44: Plano Caso 2 : Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.

CASO 3: Uso de calles para la realización de festividades.

Lircay pueblo cuenta con múltiples festividades a lo largo del año como ya se vio líneas arriba, dentro de ellas destaca la Fiesta Patronal en honor a la Virgen del Carmen que se celebra en el mes de Julio. Se observó que los pobladores transitan con comparsas por todas las calles principales de Lircay, se observó también que la festividad tuvo una duración de dos semanas y que a lo largo de la festividad se cerraron calles para el tránsito vehicular para que las personas, comparsas festivas puedan pasar bailando por las calles de Lircay. También se observó que hacen uso exclusivo de la calle Buenos Aires que está frente a la iglesia del barrio de Pueblo Viejo, para concentrarse cada día después de los recorridos por la ciudad. Calles de parque que quedan suspendidas del tránsito vehicular por las autoridades. Se observó también que este uso de las calles se realiza con sus demás festividades.

La fiesta de la Virgen del Carmen se festeja desde hace muchos años atrás, cuando yo me acuerdo, ya había fiesta. Lircay es muy alegre. Bailábamos carnavales en las calles también luego de comer puchero. Cantábamos, y bailábamos incluso cuando llovía. Todos los vecinos sabían que en fiestas siempre se utilizaban las calles. (Rosalía Delgado, 81 años).



Figura 45: Festividad de carnavales de Lircay compartiendo calzada con mototaxi. Fuente: Foto propia

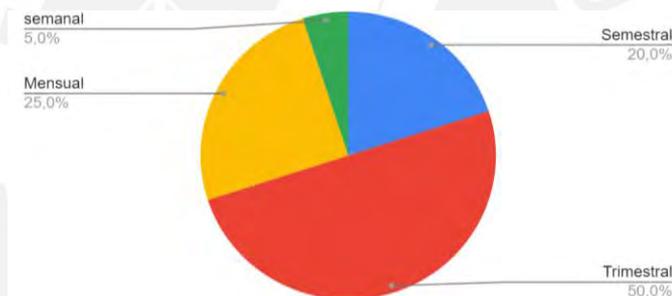
4.2.3. Características de los usos especiales:

Al realizar el análisis se ha descubierto que los que participan de las festividades son

en primer lugar los pobladores. Entre ellos se encuentran los adultos participando directamente en las comparsas de baile de los pasacalles de las fiestas. Se ha observado que las festividades principales en Lircay son abiertas al público, por lo que los turistas y visitantes también participan en los pasacalles, comúnmente se les observa bailar y a otros solo acompañar las comparsas. También se han observado niños y adolescentes bailando por las calles en algunas festividades como en las fiestas de navidad y en los carnavales.

A partir de la pregunta: *¿Con qué frecuencia observa pasar festividades tradicionales por las calles?*, se obtuvo la frecuencia con la que las comparsas festivas suelen pasar por puntos específicos de las calles.

Figura 46.:Frecuencia en que se realiza las festividades con comparsas en Lircay

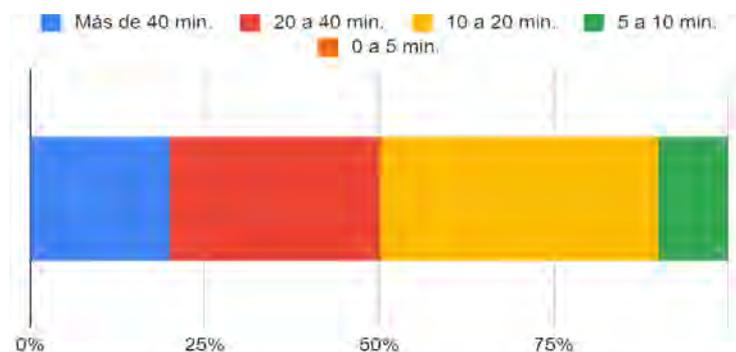


Fuente: Realización propia

Esta encuesta se realizó a las personas de varias calles de Lircay por donde suelen pasar las comparsas. Se puede observar que el 50 % de las personas menciona que las fiestas se dan trimestralmente, el 25 % mencionó que tiene una frecuencia mensual. Luego se observa con un 20 % la frecuencia semestral. Se puede notar que la frecuencia semanal y diaria quedan bastante lejos de las demás.

El investigador optó por cuestionar a las personas que participan en esta actividad, preguntando qué tanto suelen tardar en pasar las comparsas desde un punto específico en una calle principal como el cruce de Jr. Libertad con Jr. Ica (Cuatro Esquinas - Centro de Lircay) y en las calles aledañas a la plaza de Pueblo Viejo.

Figura 47: Tiempo que dura el paso de las comparsas festivas por las calles desde un punto de observación.



Fuente: Propia.

Se observa en el gráfico que el rango más grande es de “entre 10 a 20 minutos”. Seguido de “entre 20 a 40 minutos”. A continuación, le sigue “más de 40%”. Pocos respondieron “de 5 a 10 minutos”. Se ha observado que la duración también depende de varios factores, tales como el tipo de calle por donde transitan. Por ejemplo, se ha observado que suelen tardar más en Cuatro Esquinas que muchas otras calles; sin embargo, en las calles aledañas a la plaza principal de Pueblo Viejo, las comparsas festivas suelen tardar más que en Cuatro esquinas, incluso permanecen en esas calles para realizar sus actividades.

Al realizar una entrevista a los pobladores sobre ¿Cuánto consideras la duración de esta actividad al pasar por una calle? respondieron.

Depende la zona, amigo, aquí en Cuatro Esquinas siempre demoran en pasar. Como es calle especial se quedan a bailar un rato todavía pero. Creo que unos 10 minutos será. (Antonio Bendeuzú, 52 años)

Aquí en Pueblo Viejo siempre se quedan largo tiempo, puede ser todo el día incluso, luego van a dar vueltas por las calles. Ahí sí pasan rápido (Gel Dolorier, 62 años).

En la Pampa pasan rápido nomás, aunque se dan un par de vueltas por la plaza, pero no sé quedan ni nada, luego se van a Pueblo Viejo (Mariela Cutti, 37 años).

De acuerdo a las opiniones de estas tres personas, se puede afirmar que las comparsas festivas suelen permanecer en las calles de las plazas donde se encuentra el Santo si es que se trata de un festejo religioso, que en su mayoría lo son. Mientras que en otras zonas de importancia como el centro de la zona (Cuatro Esquinas), solo suelen quedarse por unos 10 minutos aproximadamente, como comenta Mariela de 37 años. Mientras que en calles secundarias solo pasan bailando sin demorarse.

Cómo menciona Jan Gehl, la sensación de libertad en un espacio público es la manera correcta de pertenecer a él. Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber cuál es el grado de sensación de libertad: ¿Siente sensación de libertad para desplazarse cuando se da el paso de las festividades en la calle?

Figura 48: Sensación de libertad para los usos especiales caso 3.



Nota: Al preguntarles a las personas que transitan en la zona de Lircay si sienten la libertad de cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Se observa que la gráfica tiene tendencia a la izquierda, lo que indica que las personas encuestadas “usualmente” suelen sentir libertad al desplazarse cuando se da el paso de a comparsas festivas. También se observa en la gráfica que “a veces” es la segunda opción más elegida. Seguida de “siempre” y a continuación casi al final “casi nunca”. Nadie optó por “nunca” como respuesta.

4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

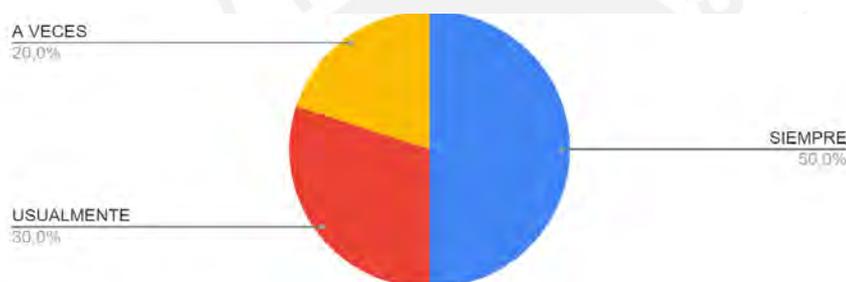
Se observa que el gráfico 49 del anexo 3.1 sobre la percepción de apropiación de las

calles por parte de las comparsas festivas presenta la mayor parte optó por “de acuerdo”, luego le sigue “totalmente de acuerdo” y “ni de acuerdo ni en desacuerdo” con la misma puntuación. Finalmente, minoritariamente, le siguen las opciones de “En desacuerdo” y por último con 1 voto la opción de desacuerdo total.

4.3.2. Percepción de la seguridad:

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si la población se siente segura al realizarse esta actividad en las calles: ¿Te sientes seguro caminando entre las comparsas festivas?

Figura 49: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de seguridad a la hora de encontrarse con las comparsas festivas. Fuente: Propia.

Se puede observar que el 50% de los encuestados menciona que “siempre” se siente seguro al divisar este fenómeno, el 30% dice que “usualmente”, y el 20% dice que a veces. Por lo que se observa que hay mayor tendencia a sentirse seguro. Nadie eligió la opción de “nunca” y “casi nunca”.

El autor optó por preguntar a los entrevistados si existe una adecuada relación vecinal y barrial cuando se da esta actividad.

Cuando pasa la fiesta por las calles hay sensación de alegría entre los vecinos, casi de todas las casas salen a ver. Te encuentras con muchos amigos y paisanos que muchos vienen desde lejos ahí'ta (Daniel Dávila, 45 años).

Para mí si hay adecuada relación con los vecinos de todo Lircay en realidad,

es en las fiestas donde compartes con ellos, otros días a las justas los saludos y ni sabes de sus vidas (ríe) (Marlit Flores, 30 años).

Se puede afirmar que la relación vecinal y barrial de Lircay es adecuada en las épocas de fiestas como medio de encuentro social tal como mencionan Marlit y Daniel. Ellos indican que en estas actividades suelen encontrarse con vecinos e interactuar con ellos mejor que en otras épocas del año. Se observó que, en las calles, como los alrededores de la Plaza de Pueblo Viejo, la gente suele reunirse en grupos de amigos, vecinos, familiares, etc. A partir de ahí van bailando por las diferentes calles interactuando con las demás personas que puedan encontrar.

4.3.3. Seguridad vial:

Se observó que las comparsas ocupan aproximadamente todo el ancho de las calles de tipo jirones, mientras que en las calles con un ancho mayor como las avenidas suelen ser ocupadas por las comparsas solo en su mitad. Por lo que se ha observado, la calle de un ancho no mayor a dos carriles de carros se ve obstruida para los vehículos motorizados que se encuentran detrás de las comparsas, mientras que las calles de un ancho mayor a dos carriles se ve parcialmente afectada para los vehículos por el paso de las comparsas. Se observó que los vehículos motorizados respetan el paso de las comparsas festivas casi en su totalidad.

Por lo tanto, se ha observado que, tanto las personas que van bailando por las calles y las que solo están viendo, suelen sentir seguridad vial, sienten libertad de desplazamiento a la hora realizar esta actividad. Se pudo notar que los vehículos saben respetar a las comparsas festivas y se ven en la obligación de esperar a que las comparsas festivas pasen y puedan avanzar.

El autor optó por preguntar a los entrevistados sobre cuál es su percepción de libertad para desplazarse mediante este tipo de uso de las calles.

Sí siento libertad para poder desplazarme, joven, si no es una fiesta que me

gusta tengo que esperar a que pasen nomá. Bonito es, pero ver también. Mariela Paredes, 37 años.

Mira, a veces hay borrachos cuando hay fiestas, he visto que a uno lo atropellaron hace años. Libre libre no tanto, siempre hay que tener cuidado de los carros, Daniel Dávila 45 años

Como mencionan los entrevistados, se logra percibir buena seguridad vial a la hora de realizar esta actividad. Sin embargo, el exceso de alcohol por parte de los participantes puede generar algunos accidentes de tránsito. Al realizar el análisis a las vías de uso compartido en la zona de Lircay por este tipo de uso, se pudo observar que los peatones transitan con libertad cuando se trata de comparsas de pocas personas. Si la comparsa es multitudinaria, incluso las veredas también se ven obstruidas. Por lo que se encontró que las vías compartidas solo vendrían a ser para las personas de la comparsa.

Al realizar el análisis si se generan vías obstruidas en la zona de Lircay por este tipo de uso, se halló que sí se generan obstrucción de vías en muchos casos como cuando las comparsas abarcan toda la calle de vereda a vereda. Por lo que sí se encuentra obstrucción en las vías tanto para peatones como para vehículos; sin embargo, si las comparsas son pequeñas y solo ocupan cierta parte de la calzada, los peatones pueden transitar por las veredas y, en casos de muy poca cantidad de gente, en las comparsas, se observa que los vehículos pasan con cuidado y pidiendo permiso.

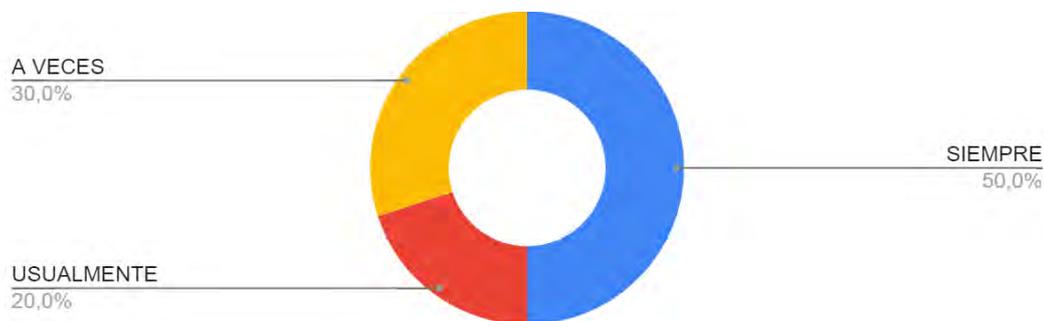
4.4. Identidad

Se observa que la identidad en la zona de Lircay es relevante a la hora de analizar el uso de las calles como espacio público por parte de las comparsas festivas. En el anexo 3.2 se extiende el análisis respectivo.

4.5. Sitios de encuentro e interrelación social

Al preguntarles a los pobladores de la zona de Lircay, cuál es su percepción sobre si establecen encuentros sociales adecuados cuando las personas se encuentran en las calles y se topan con este uso ellos respondieron:

Figura 50: Percepción de si esta actividad permite sitios de encuentro e interacción social.



Nota: Respuesta de los pobladores al preguntarles a las personas si esta actividad les permite realizar encuentros sociales. Fuente: Propia.

Se puede observar que un 50% de las personas encuestadas percibe que esta actividad sí les permite establecer sitios de encuentro e interacción social. Luego, le sigue un 20% de las personas que respondieron usualmente. Por lo que, se puede encontrar que la tendencia mayoritaria es que la gente sí siente como “bueno” establecer una adecuada interacción social mientras ocurre esta actividad. El 30% respondió “a veces” y el 0% respondió que “casi nunca” o “nunca”.



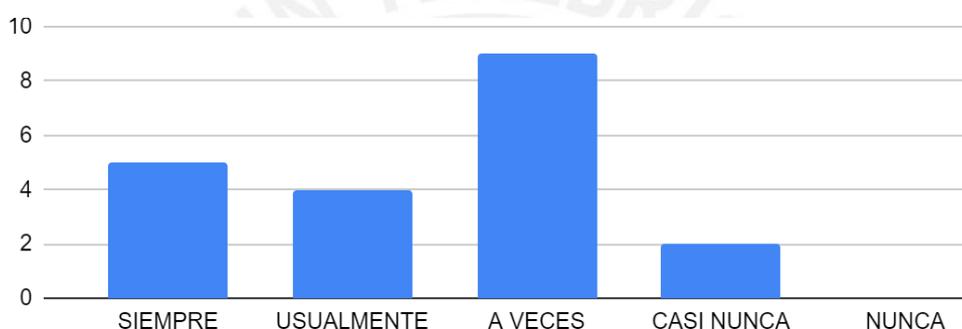
Figura 51: Festividad multitudinaria usando la calzada con vehículos detrás. Fuente: Foto propia.

Se ha encontrado que la zona de Lircay cuenta con algunas calles que permiten el

desplazamiento de las comparsas festivas. Se observó calles que presentan espacios que permitan una adecuada interacción social por los participantes y vendedores como calles que no. Hay casos en los que las comparsas son multitudinarias y las calles de ancho corto no permiten una adecuada interacción. Sin embargo, para comparsas de poca magnitud se observó que no presentan inconvenientes.

Como forma de contraste a lo observado visualmente se les encuestó a los ciudadanos sobre si encuentran espacios adecuados para que puedan interrelacionarse.

Figura 52: Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.



Fuente: Propia.

La tendencia respecto a esta pregunta es variable. Sin embargo, se observa una ventaja de la opción “a veces”. Luego le sigue “siempre”, “usualmente” y “casi nunca”. No obstante, nadie mencionó que “nunca” se encuentran espacios adecuados.

4.6. Accesibilidad y transitabilidad

4.6.1. Accesibilidad

Por parte de los que van en las comparsas festivas, se ha observado que las personas con movilidad reducida no tienen accesibilidad. Debido a que las calles no están diseñadas para el paso libre de personas con discapacidad, peor aún, al tratarse de festividades de mayor concentración.

Yo en las fiestas solo voy a las plazas, qué voy a poder andar en las comparsas, me caigo en los baches, a menos que contrate a alguien que me ayude.

Si le pago sí sí quizás (Mujer anónima con discapacidad, 40 años aprox.)

Este fue el comentario de una mujer con movilidad reducida que pidió que guardáramos su identidad, ya que solo puede participar de las festividades cuando las personas permanecen en las plazas. Sin embargo, no encuentra accesible las calles para poder acompañar y ser parte de las comparsas.

4.6.2. Transitabilidad

Al realizar la inspección, se ha observado que la mayoría de las calles de Lircay se encuentran asfaltadas. Sin embargo, el asfalto liso que se ha utilizado últimamente por las gestiones municipales, se ha comprobado que provoca caídas de las personas en ocasiones, como cuando bailan en una comparsa festiva y pasan por ese tipo de calles. Se ha observado que muchas calles presentan grietas y alcantarillas de rejillas que no permiten el uso de tacos en punta en el caso de las mujeres. Se puede observar también que no hay casi ninguna calle que tenga mobiliarios que permitan el descanso paulatino de los participantes, a excepción de las calles circundantes a las plazas.



Figura 53: Fiestividad compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia

Se elaboró un plano para visualizar el análisis de la transpirabilidad y accesibilidad del Caso 3, el cual se observa en la siguiente imagen: Figura 53.

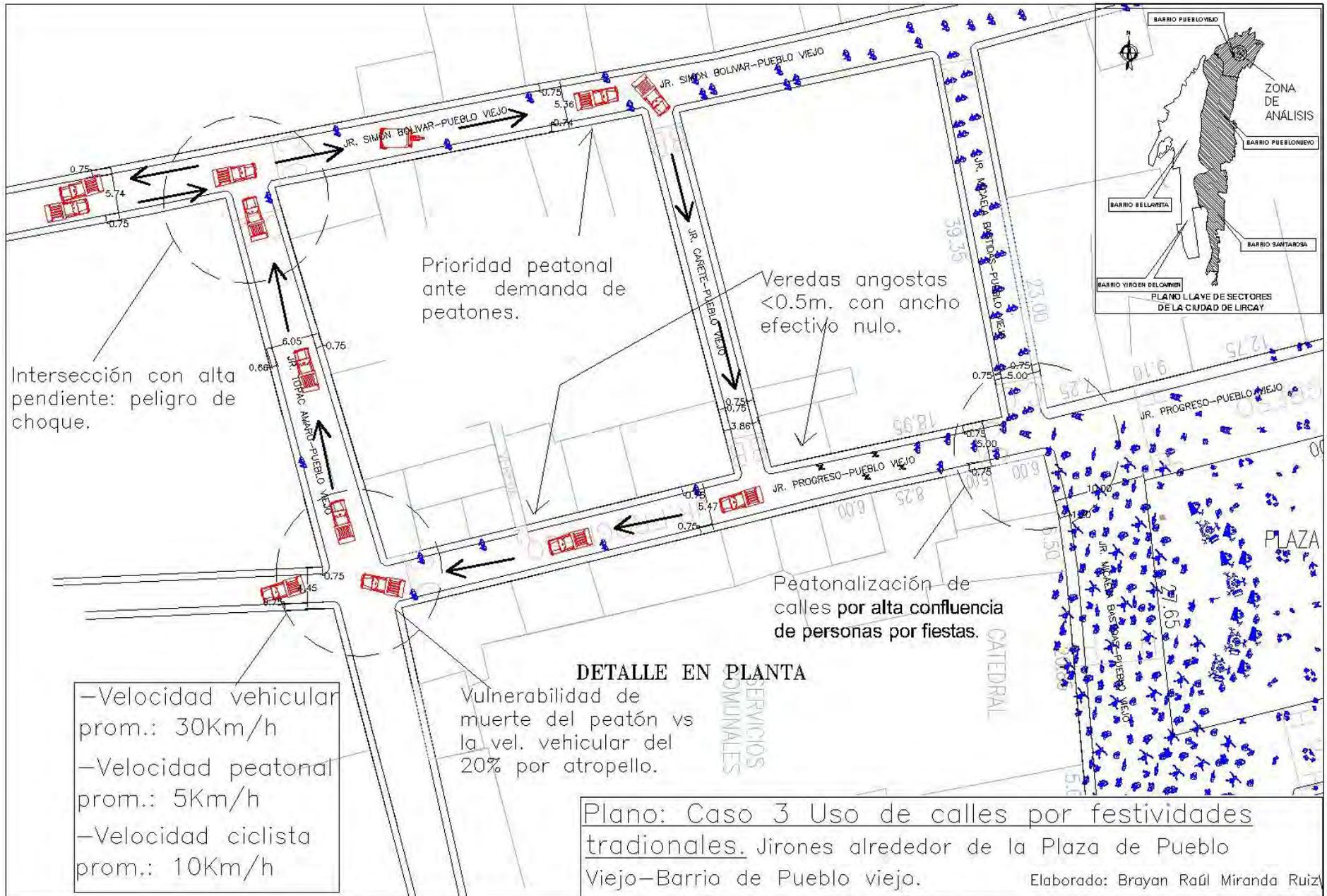


Figura 54: Plano Caso 3: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.

CASO 4: Usos de las calles de Lircay para ferias comerciales.

Se observó que en Lircay los pobladores suelen hacer uso de las calles para instalar y realizar ferias dominicales en sus calles principales, por lo que el tráfico vehicular de estas zonas queda restringido. Así mismo, se observó que los comerciantes realizaban sus actividades desde tempranas horas de la mañana hasta las dos o tres de la tarde que es donde el tráfico vehicular ya puede continuar.

Juan Irrazabal Quiroz, 48 años, comerciante, comenta al respecto:

Gracias a dios siempre tengo mi puesto en las ferias, es el día donde se vende más, joven. Estamos en las calles de Bellavista y de la Pampa, algunas calles se cierran para poder vender; la muni nos ayuda. La gente de las alturas viene a comprar infaltable cada domingo. De otros distritos también vienen. A veces hay ferias más grandes como el domingo de Ramos. Ahí sí ocupamos casi toditito y se vende bien.

Como menciona Juan Irrazabal las ferias dominicales en Lircay son actividades que se realizan con frecuencia dominical y son apoyadas por las autoridades.



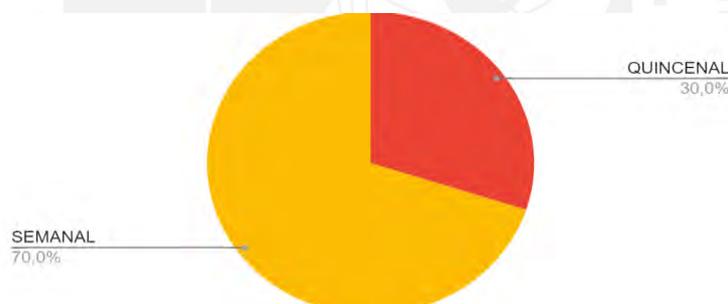
Figura 55:Feria compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia

4.2.3. Características de los usos especiales:

Se ha encontrado que las personas que hacen este tipo de uso de las calles son los feriantes que cogen un espacio de la calle de un aprox. de 2 m. por 2 m., ya sea en los costados o en medio para poder poner sus productos de venta. También, se ha observado a los compradores o pasantes que van viendo los productos de los puestos y hacen sus compras. Se ha descubierto que otros usuarios muy importantes son “los inspectores municipales”, estos cumplen la función de ordenar los puestos en las calles ya sea de dos filas, tres filas e incluso cuatro filas en algunas ferias como las de Año Nuevo. Estos últimos también cumplen la función de cobradores de impuestos por los espacios de la calle que se utilizan por los feriantes.

A partir de la pregunta: ¿Con qué frecuencia se suele realizar las ferias en las calles?, se obtuvo la frecuencia con la que se suelen realizar las ferias en las calles de Lircay.

Figura 56: Frecuencia en que se usa las calles para las ferias comerciales.



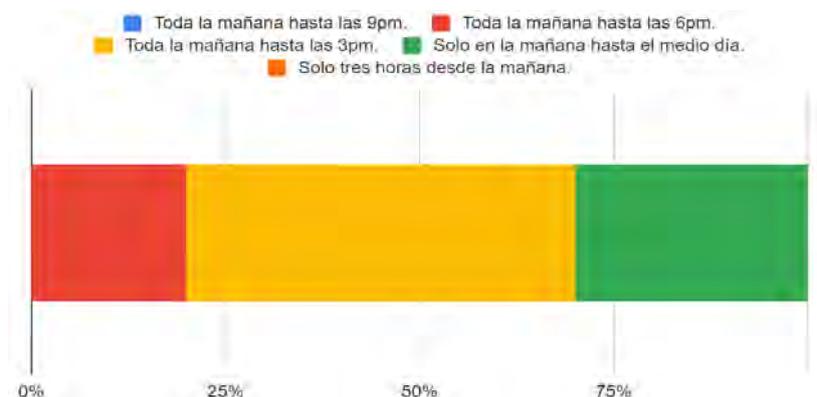
Fuente: Realización propia

Esta encuesta se realizó a las personas de la calle Libertad e Ica (Cuatro Esquinas, barrio de Bellavista) y la calle Lima (barrio de Pueblo Nuevo) un domingo de feria. Se puede observar que el 70 % de las personas mencionan que las ferias se realizan con frecuencia semanal. El 30 % mencionó que tiene una frecuencia quincenal. Luego se observa con un 0 % mencionan otras frecuencias como interdiaria, mensual o diaria.

El investigador optó por cuestionar a las personas que ven esta actividad qué tanto duran las ferias a lo largo de un día. Esta encuesta se dio en dos lugares más importantes de las ferias en la calle Libertad e Ica (Cuatro Esquinas, barrio de Bellavista) y la calle

Lima (barrio de Pueblo Nuevo).

Figura 57: Tiempo que suelen durar las ferias en un día.



Fuente: Propia.

Se observa en el gráfico que el rango más grande es de “toda la mañana hasta las 3pm.”. Seguido de “solo en la mañana hasta el medio día” y finalmente “toda la mañana hasta las 6pm”. Se ha observado que la duración depende de varios factores, tales como el tipo de feria, las dominicales usualmente cumplen con la opción más elegida, las de festividades cumplen más con la opción en rojo.

Al realizar una entrevista a los pobladores sobre ¿Cuánto consideras la duración de esta actividad? respondieron.

Mira, hijo, depende de la fecha en realidad, en año nuevo incluso nos quedamos hasta 9pm. antes de recibir el año. En los domingos casi hasta las 2 o 3 de la tarde, la gente baja y luego se vuelven a su pueblo (Juan Irrazabal Quiroz, 48 años)

Si es para comida dura poco, solo en la mañana la carne se acaba, pero ropa así es casi todo día creo... Será pe, hasta las 4 de la tarde más o menos. (Lucía Huamán Dolorier, 22 años).

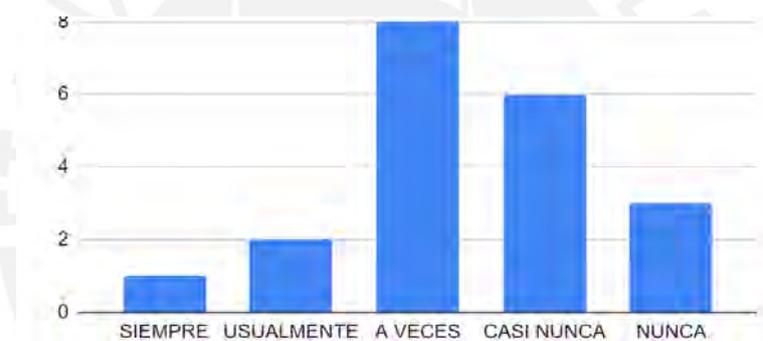
Dura sólo por la mañana para cuando vengo. Yo vengo tempranito, papa, y ya me regreso a mi pueblo, si no no hay carro para volver en la tarde, lejos

todavía es, papa (Frank Escobar Taipe, 34 años).

De acuerdo a las opiniones de estas tres personas, se puede afirmar que las ferias suelen durar desde tempranas horas de la mañana hasta las 3 de la tarde como mínimo y, a partir de qué tipo de feria sea, pueden durar más como las ferias de Año Nuevo, que en sus vísperas la feria dura hasta las 9 pm.

Como menciona Jan Gehl, la sensación de libertad en un espacio público es la manera correcta de pertenecer a él. Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber cuál es el grado de sensación de libertad: *¿Sientes libertad para desplazarte cuando hay ferias en las calles?*

Figura 58: Sensación de libertad para los usos especiales caso 4.



Nota: Al preguntarles a las personas que transitan en la zona de Lircay si sienten la libertad de cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Se observa que la gráfica tiene mayor tendencia a la al centro derecho, lo que indica que las personas encuestadas “a veces” suelen sentir libertad al desplazarse cuando se dan las ferias comerciales en las calles. También se observa en la gráfica que “casi nunca” es la segunda opción más elegida. Seguido de “nunca”. Se observa que las opciones menos elegidas son “usualmente” seguido de “siempre”.

4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

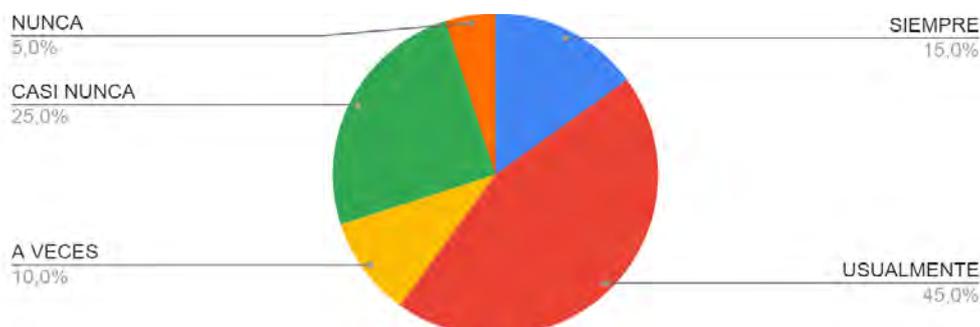
Se observa que el gráfico 60 del anexo 4.1. sobre la percepción de apropiación de las calles por parte de las ferias tiene una tendencia variada en dos opciones la primera y

más elegida es la opción “de acuerdo”, luego le sigue la tendencia “de acuerdo”. Finalmente se reparten a partes iguales las opciones que quedan con dos votos cada una.

4.3.2. Percepción de la seguridad:

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si la población se siente segura al realizarse esta actividad en las calles: ¿Te sientes seguro caminando dentro de las ferias?

Figura 59: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de seguridad a la hora de encontrarse con en las ferias comerciales. Fuente: Propia.

Se puede observar que el 45% de los encuestados menciona que “usualmente” se siente seguro al momento de estar en esta actividad, el 25% dice que “casi nunca”, y solo el 15% dice que “siempre”. Se observa que hay mayor tendencia a sentirse usualmente seguro. Sin embargo, el 25 % que comenta “casi nunca” también es representativo al ser la segunda opción más elegida.

El autor optó por preguntar a los entrevistados si existe una adecuada sensación de relación vecinal y barrial cuando se da esta actividad.

Yo creo que adecuado, amigo, salimos a comprar más que nada, te encuentras con comerciantes de acá o de Huancayo o otro lado (Daniel Quispe Marcañaupa, 29 años).

Vecinal creo que sí, siempre con los vecinos nos encontramos acá por la pampa, pero en Bellavista nos encontramos toda la verdad. Es donde más va la

gente, pero (Judith Curo Arango, 34 años).

Se puede afirmar que las ferias son promotoras de las relaciones vecinales y barriales en la zona de Lircay. Comenta Judith que en las ferias de su barrio suele relacionarse con vecinos y en la feria del barrio donde está el centro suele relacionarse con sus combarrianos.

4.3.3. Seguridad vial:

Se observó que las ferias comerciales ocupan, aproximadamente, todo el ancho de las calles de tipo jirones, mientras que, en las calles con un ancho mayor, como las avenidas, suelen ser ocupadas solo en sus veredas y un poco de la calzada. Por lo que se ha observado que en las calles de un ancho no mayor a dos carriles de carros se prohíbe el tránsito vehicular. Las ferias que se realizan en calles de más de dos carriles como avenidas se observa que existe poca seguridad vial por el hecho de que la gente camina alrededor de los vehículos y los puestos de ferias, tal como se muestra en la siguiente imagen:



Figura 60:Feria compartiendo calzada con vehículos. Fuente: Foto propia.

Por lo tanto, se ha observado que existe seguridad vial solo cuando las ferias se realizan en el ancho total de las calles prohibiendo el tráfico de vehículos, mientras que las ferias que permiten el tránsito motorizado pone en peligro a los peatones y a los feriantes.

El autor optó por preguntar a los entrevistados sobre cuál es su percepción de libertad para desplazarse mediante este tipo de uso de las calles.

Mucho desorden, amigo, a veces no se puede ni caminar (ríe), siempre tengo que ir de la mano de mi hija para que no se pierda (Frank Escobar Taipe, 34 años).

Yo sí ah, sí siento libertad cuando compro en las ferias, casi todos los domingos salgo a comprar, venden de todo y es bonito pasear viendo los puestos, a veces traen cosas interesantes los comerciantes de otros lados (Lucía Huamán Dolorier, 22 años)

Se puede afirmar que el aglomeramiento de personas, vehículos en medio de los puestos genera poca libertad de desplazarse. Sin embargo, hay casos como en el de Lucía Huamán, la cual menciona que siente libertad al caminar por los puestos y hacer compras respectivas.

Respecto a las vías de uso compartido en la zona de Lircay por este tipo de actividad, se pudo observar que la calle se comparte principalmente entre los feriantes con sus puestos y los peatones. También se observó que hay ferias donde se permite el paso de vehículos motorizados en medio. Por lo que, en este caso, se observa inseguridad vial.

Al realizar el análisis sobre si se generan vías obstruidas en la zona de Lircay por este tipo de uso, se halló que sí se generan obstrucción de vías. Se observó que, al momento de cerrarse algunas calles principales para que las ferias funcionen, los vehículos motorizados se ven obligados a transitar por calles alternas en las que, usualmente, se generan obstrucciones por la conglomeración.

4.4. Identidad

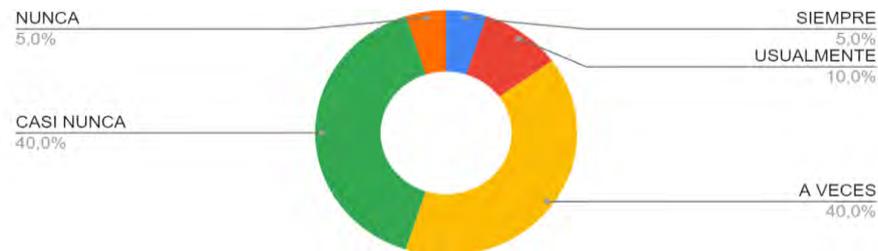
Se observa que la identidad en la zona de Lircay es relevante a la hora de analizar el uso de las calles como espacio público por parte de las ferias comerciales. En el anexo 4.2 se extiende el análisis respectivo.

4.5. Sitios de encuentro e interrelación social

Al preguntarles a los pobladores de la zona de Lircay cuál es su percepción sobre

sí establecen encuentros sociales adecuados cuando las personas se encuentran en las calles y se topan con este uso, ellos respondieron.

Figura 61: Percepción de si se permite sitios de encuentro e interacción social.



Nota: Al preguntarles a las personas si esta actividad les permite realizar encuentros sociales, ellos respondieron. Fuente: Propia.

Se puede observar que hay dos mayorías una en la que respondieron “a veces” con un 40% y “casi nunca” con un 40% también. seguido de “usualmente” con un 10% y con un 5% se encuentra la opción “siempre” y “nunca”.



Figura 62: Feria con poca accesibilidad. Fuente: Foto propia.

Se ha encontrado que en la zona de Lircay las ferias suelen saturarse de gente. Sin embargo, se ha observado que sí hay espacios intermedios y de poca aglomeración dentro de las ferias que les permite a los pobladores realizar encuentros sociales.

Como forma de contraste a lo observado visualmente se les encuestó a los ciudadanos sobre si encuentran espacios adecuados para que puedan interrelacionarse.

Figura 63: Percepción de las personas sobre si encuentran espacios que les permita

establecer adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.



Fuente: Propia.

De acuerdo a la gráfica se puede observar que el resultado sobre si la gente encuentra espacios para interactuar es similar al resultado del gráfico de si la gente logra tener espacios adecuados para interactuar e interrelacionarse. Con una tendencia entre “a veces” y “casi nunca”.

4.6. Accesibilidad y transitabilidad

4.6.1. Accesibilidad

Se puede observar que en la mayoría de ferias no existe accesibilidad adecuada para las personas con discapacidad, así como para el caso de personas con movilidad reducida o personas con discapacidad visual. De lo que se ha podido encontrar, estas dos discapacidades deben tener una asistencia por parte de otros para que puedan estar en las ferias, tal y como comenta un feriante el cual permitió ser entrevistado.

Mira, la verdad es muy difícil para los discapacitados pasar por medio de las ferias, la gente misma se aglomera, primero tenemos que seguir educándonos, no solo somos los vendedores (Juan Irrazabal Quiroz, 48 años).

Juan, un comerciante, no solo adjudica la falta de accesibilidad a los comerciantes si no también a la forma en la que la gente se aglomera haciendo difícil el paso adecuado de los discapacitados.

4.6.2. Transitabilidad

Al realizar la inspección, se ha observado que las calles de Lircay donde se realizan las ferias comerciales se encuentran asfaltadas. Sin embargo, se ha encontrado que las calles, pocas veces, presentan señalización para los puestos y para el paso de gente; a excepción de las ferias grandes como las de Navidad y Año Nuevo en las que el personal municipal demarca las calles donde se realizarán dichas ferias para que haya una mejor transitabilidad y señalización.

Se elaboró un plano para visualizar el análisis de la transpirabilidad y accesibilidad del Caso 4, el cual se observa en la siguiente imagen: Figura 63.

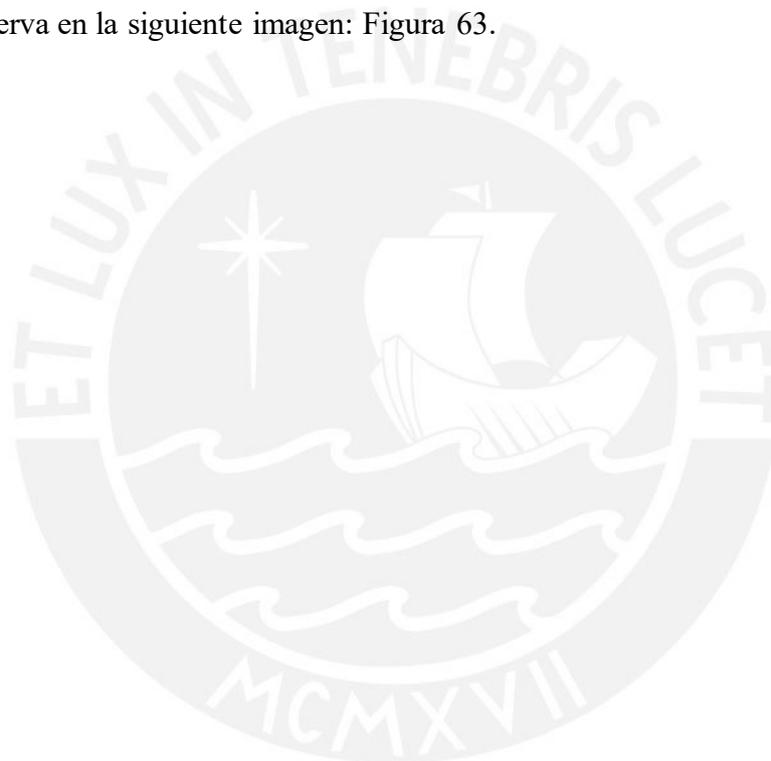




Figura 64: Plano Caso 4: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.

CASO 5: Uso de las calles por parte de instituciones, talleres y negocios,

Se observó que algunas instituciones y negocios en la zona de Lircay pasan el límite de sus locales hacia las veredas y calzadas de las calles. Esto causa obstrucción del tránsito peatonal y vehicular, ya que utilizan parte de las calles como extensión de sus servicios. En el caso de instituciones como bancos, las colas que hacen sus clientes son en la calle. En el caso de talleres de mecánica, se observó que estos negocios suelen armar sus talleres ocupando la vereda y gran parte de la calzada.

Mira, joven, desde las 9 de mañana estamos haciendo cola en la calle a pleno sol para entrar al banco. Los carros nos pueden pisar también, aquí ya ha pasado mucho accidente, joven. Enantes nomás a una señora de pollera casi le choca una mototaxi. Así es, joven, estamos mal mal. (Sosima Sarmiento Tovar, 46 años).



Figura 65: Mecánico haciendo uso de las calzadas como extensión de su taller. Fuente: Foto propia.

4.2.3. Características de los usos especiales:

Se ha encontrado que los usuarios de este tipo de actividades son personas que hacen uso de las calles para ampliar sus negocios o son instituciones que, a cargo de algún responsable, hacen uso de las calles para extender sus colas de atención. Se observó que los negocios que hacen estas prácticas son las mecánicas de autos, mecánicas de motos y

mototaxis, soldaduras, vidrierías y talleres de gigantografías. Por otro lado, las instituciones que amplían sus colas de atención a las calles son los bancos en general y las financieras como cajas municipales.

A partir de la pregunta: ¿Con qué frecuencia ves usar las calles como extensión de instituciones, talleres y negocios?, se obtuvo la frecuencia con la que los negocios y actividades utilizan las veredas y las calzadas para sus giros.

Figura 66: Frecuencia en que se utiliza as veredas y las calzadas para sus giros por negocios privados y entidades como instituciones.

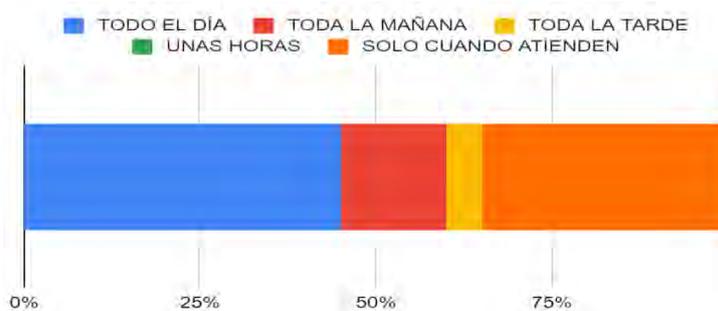


Fuente: Realización propia

Se encuentra que el 70% del total de encuestados dice ver “diariamente” hacer este uso de las calles por negocios privados e instituciones, solo el 15% suele afirmar que este acto se realiza “en ferias” y otro 15% dice que se realiza “en ferias y feriados”.

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber cuánto tiempo toman las calles como extensión de sus negocios o giros: ¿Cuánto suelen durar los usos informales en un día de las calles por parte de instituciones talleres y negocios?

Figura 67: Tiempo que toman las calles la extensión de negocios y giros durante un día



Fuente: Propia.

Se observa en el gráfico que el rango más grande es de “todo el día”. Le sigue “solo cuando atienden” como la segunda opción más elegida. Luego, la opción de “toda la mañana” como tercera opción y como última opción elegida “toda la tarde”. Cabe mencionar que esta encuesta se realizó en giros variados para contrastar las duraciones.

Al realizar una entrevista a los pobladores sobre ¿Cuánto consideras la duración de esta actividad durante el día? respondieron.

Los mecánicos utilizan la calle todo el día siempre, es como su corral, no dejan ni pasar (Deysi Rojas, 34).

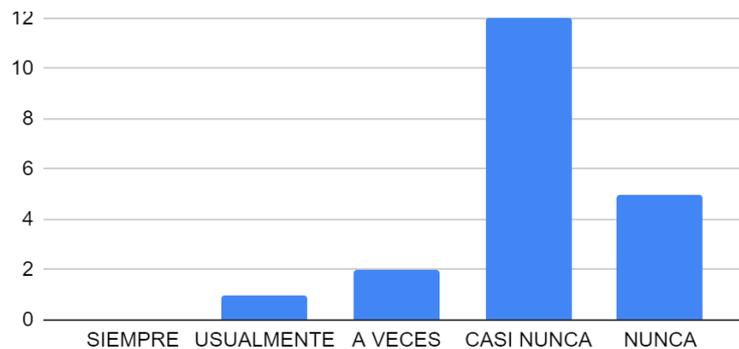
Amigo, recién estoy emprendiendo mi mecánica, poco a poco he tenido más clientelas por lo que han aumentado. más que nada de 11 a 3 de la tarde, no vienen muchos (Alberto Gálvez, 29 años).

Bueno, en realidad eso depende de si es en la mañana, bueno aquí en Lircay es diferente, y hay mucha gente, casi dos horas espero ya que en Lircay solo hay 20 tarjetas al día, pero para sacar dinero es menos, media hora así (Sosima Sarmiento, 46 años).

De acuerdo a las opiniones de estas tres personas, se puede afirmar que el uso de las calles como extensión de negocios y giros tiene una duración variada. Por ejemplo, comenta Deysi Rojas, que las mecánicas por lo general utilizan la calle todo el día. Sin embargo, esto se contrapone con la opinión de Alberto Gálvez, mecánico de profesión, el cual afirma que solo utiliza la calle de 11 a las 3 pm. Además, justifica su utilización de dicha calle porque alude ser un emprendedor joven. Mientras tanto, las colas utilizando las calles suelen durar unas dos horas, dependiendo de la demanda o el trámite a realizar, también se observó que depende de las horas puntas.

Cómo menciona Jan Gehl, la sensación de libertad en un espacio público es la manera correcta de pertenecer a él. Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber cuál es el grado de sensación de libertad: ¿Sientes libertad para desplazarte cuando hacen este tipo de uso de las calles?

Figura 68: Sensación de libertad para los usos especiales caso 5.



Nota: Al preguntarles a las personas que transitan en la zona de Lirca y si sienten la libertad de cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Se observa que la gráfica tiene mayor tendencia a la derecha, lo que indica que las personas encuestadas “casi nunca” y “nunca” suelen sentir libertad al desplazarse cuando se utiliza las calles como extensión de negocios y giros. También se observa en la gráfica que “a veces” y “usualmente” son las opciones menos elegidas. Y la opción sin ningún voto es la de “siempre”.

4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

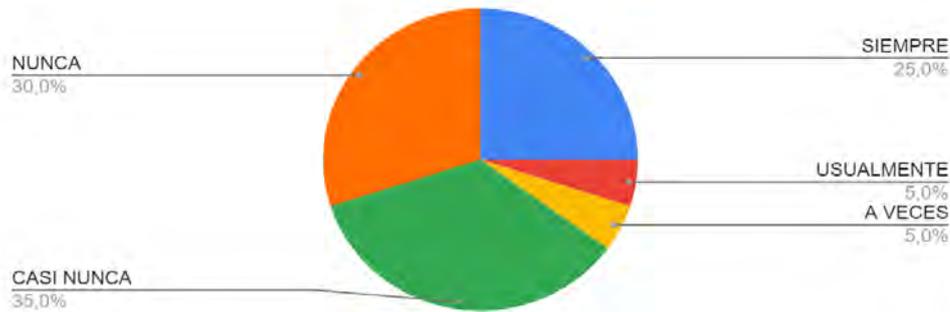
Se observa que el gráfico 73 del anexo 5.1 sobre la percepción de apropiación de las calles por parte de los negocios y giros tiene mayor elección de estar “totalmente en desacuerdo”, seguido de “en desacuerdo”. También se observa que hay una cantidad significativa de personas que están de acuerdo. Por lo general, estos últimos suelen ser algunos comerciantes encuestados.

4.3.2. Percepción de la seguridad:

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si la población se siente segura al

realizarse esta actividad en las calles: ¿Te sientes seguro caminando ante este tipo de uso?

Figura 69: Percepción de encontrarse seguro por parte de los peatones.



Nota: Estos son los resultados luego de preguntarles: ¿cuál es su sensación de seguridad a la hora de encontrarse con el uso extendido de los negocios y giros? Fuente: Propia.

Se puede observar que el 35% de los encuestados menciona que “casi nunca” se siente seguro al divisar este fenómeno, el 30% dice que “nunca”, y el 25% dice que “siempre”.

Solo el 5% y otro 5% dijo “a veces” y “usualmente”. Por lo que se observa que hay mayor tendencia a “casi nunca”; sin embargo, “siempre” también ha sido bastante elegido.

El autor optó por preguntar a los entrevistados si existe una adecuada sensación de relación vecinal y barrial al encontrarse con este tipo de usos.

Bueno, la verdad no hay una buena relación entre ciudadanos, ya que acaparan toda la vereda y al acaparar toda la vereda y los transeúntes ya no pueden ocupar la vereda y tienen que ocupar la calle, entonces este, hay probabilidades de que les atropelle o algo así no. (José Marcañaupa, chofer, 38 años).

Bueno yo soy un policía municipal de la misma localidad y a medida que ha aumentado la gente les digo que metan sus cosas, pero hay terceras personas tercas. hay personas que no cumplen. (Ancalle Vargas, policía municipal, 51 años).

Como menciona José, un chofer, no hay una buena relación vecinal ni con barrial; puesto que los ciudadanos se ven obligados a utilizar la calzada entre los carros para poder relacionarse lo que puede ser causal de accidentes. Así mismo, se descubrió que la municipalidad de la zona ha hecho decretos para mitigar este uso, sin embargo, existen

negocios que hacen caso omiso.

4.3.3. Seguridad vial:

Se observó que no existe una adecuada seguridad vial cuando algunos negocios como talleres ponen sus herramientas en las calles. Puesto que se observó que esto obliga a la gente a tener que utilizar solo parte de la calzada para caminar. Debido a que, por lo general, los talleres ocupan la vereda y la calzada.

Se ha observado inseguridad vial cuando las financieras prolongan sus colas a las calles. En primer lugar, las personas que ocupan las calzadas cuando hacen sus colas tienen probabilidades de tener accidentes de tránsito, pues están más pendientes de avanzar en la fila y no del tránsito.

El autor optó por preguntar a los entrevistados sobre cuál es su percepción de libertad para desplazarse mediante este tipo de uso de las calles.

No siento la libertad porque las colas tapan el negocio y no puedo mostrar mis productos y me genera económicamente prejuicios, ya que las colas nunca se acaban desde las 6am hasta las 4 de la tarde en el Banco de la Nación, sobre todo, creo que debería cambiarse de local la verdad (Alex Aparco Huincho, 37 años)

La verdad no siento libertad porque no puedo transitar libremente por la vereda porque tengo que utilizar la pista, pero hay veces que hay mototaxis a toda velocidad y uno corre el riesgo de ser atropellado (Mari Carmen Taipe Aucsi, 35 años).

Como se observa en los comentarios, los entrevistados no perciben libertad de tránsito a la hora de generarse la ocupación. Otro dato muy importante encontrado es que otros negocios como el de Mari Carmen Taipe se ven tapados por las colas que los bancos hacen, lo que es perjudicial para su economía.

Respecto a las vías de uso compartido en la zona de Lircay por este tipo de uso, se pudo observar que los peatones no se sienten cómodos ante estos usos. Al preguntarles ¿Qué opinas sobre las vías compartidas al darse este uso en las calles?

Que está muy mal, debería actuar la municipalidad, ya que nosotros deberíamos tener un libre tránsito, y al ver que los comerciantes acaparan toda la vereda necesariamente tenemos que bajar a la pista para seguir nuestro camino y hacer zig zags para poder llegar a nuestro destino (Deysi Rojas Condori, 35 años).

Bueno sí me incomoda porque no puedo transitar libremente, el hecho de estar subiendo y bajando de la vereda y casi eso siempre ocurre por las calles principales o donde hay talleres (Alex Aparco, 37 años).

Al realizar el análisis si se generan vías obstruidas en la zona de Lircay por este tipo de uso, se halló que sí se generan obstrucción de vías. Esto afecta a los vehículos motorizados, los cuales se ven obligados a respetar el paso de las manadas. No obstante, los vehículos del tipo mototaxi muchas veces no suelen respetar y adelantan el paso de acuerdo a lo observado.

Mira, mi hermano, eh, en realidad sé que está mal pero mi taller es un poco pequeño, por lo que la necesidad me hace sacar algunos instrumentos con los que trabajo y poder realizar mi trabajo es pequeño, quizás más adelante mejorando mi economía pueda alquilar un local más grande (Alberto Gálvez, mecánico, 29 años).

Que está muy mal, joven, el banco debe de ubicarse en un establecimiento más grande y que la cola sea dentro del establecimiento que alquilan y así no perjudiquen a otros hermanos comerciantes. (Mari Carmen Taipe, vendedora, 35 años).

4.4. Identidad

Se observa que la identidad en la zona de Lircay es relevante a la hora de analizar el uso de las calles como espacio público por parte del uso de las calles y veredas por parte de negocios y giros. En el anexo 5.2 se extiende el análisis respectivo.

4.5. Sitios de encuentro e interrelación social

Al preguntarles a los pobladores de la zona de Lircay cuál es su percepción sobre si establecen encuentros sociales adecuados cuando las personas se encuentran en las calles y se topan con este uso ellos respondieron:

Figura 70: Encuesta a las personas si esta actividad les permite realizar encuentros sociales.



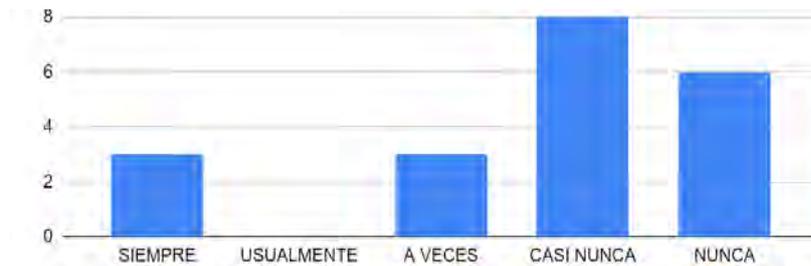
Fuente: Propia.

Se puede observar que un 40% de las personas encuestadas percibe que esta actividad “casi nunca” les permite establecer sitios de encuentro e interacción social. Luego le sigue con un 25% las personas que respondieron “a veces”. Por lo que, se puede encontrar que la tendencia mayoritaria es que la gente casi nunca siente establecer una adecuada interacción social mientras ocurre esta actividad. El 20% respondió “siempre”, el 10% respondió que “usualmente” y el 5% respondió “nunca”.

Como forma de contraste a lo observado, se cuestiona a los ciudadanos si encuentran espacios adecuados para que puedan interrelacionarse.

Figura 71: Percepción de las personas si encuentran espacios que les permita establecer

adecuados encuentros sociales cuando se da esta actividad.



Fuente: Propia.

La tendencia respecto a esta pregunta es al lado derecho, ya que se observa que casi nunca suelen encontrar espacios que les permitan tener adecuados encuentros sociales. Se puede observar que también hay personas que respondieron “siempre”, de ellos se pudo observar que, por lo general, son personas de los talleres.

4.6. Accesibilidad y transitabilidad

4.6.1. Accesibilidad

Se ha observado que, al realizarse este tipo de extensión por parte de los negocios y giros, no permiten generar espacios de accesibilidad para personas como ciclistas, pues se observó que estos tienen que esquivar los obstáculos de las colas de los bancos y las máquinas de los talleres. Mientras que se ha observado que no existe accesibilidad para personas con movilidad reducida como las personas en silla de ruedas, ya que entran en peligro al momento de encontrarse con una muchedumbre de las colas que obstaculizan su paso a la hora que quieren ingresar a los bancos, por lo que se ha observado que estos tienen que ir pidiendo permiso para poder ingresar a los establecimientos financieros. En el caso de los talleres, las personas de movilidad reducida encuentran menos accesibilidad de la que las calles ya presentan, debido a que los talleres, al extender sus negocios, empeoran las condiciones de accesibilidad para este tipo de personas.

No puedo ir sola, amigo, unos de mis hermanos me tienen que ayudar, si no corro peligro bastante, como las calles son pequeñas y más cuando las ocupan los

negocios o bancos como dices, es peor ya pues, las autoridades deben de hacer algo (Ruth Torres Aranda, persona con movilidad reducida, 46 años).

Como menciona Ruth, las calles, al ser pequeñas, se ven reducidas más cuando se ocupa la calle por los negocios. de esta manera reducen más la accesibilidad.

4.6.2. Transitabilidad

Al realizar la inspección se ha observado que la mayoría de las calles de Lircay se encuentran asfaltadas. Sin embargo, se han observado grietas en las zonas donde los talleres mecánicos extienden sus negocios. Lo que afecta la transitabilidad disminuyendo el tiempo de vida útil de las calles. Por lo que se puede afirmar que las veredas y calzadas se ven afectadas respecto a este tipo de usos.

En cuanto a las colas extendidas de los bancos se ha observado que acortan las calzadas, exponiendo tanto a peatones, ciclistas y vehículos a utilizar un solo espacio. Más aún al tratarse de las colas del Banco de la Nación, donde se observa que las colas se extienden en unas calles de poco ancho, como muestra la imagen 84.



Figura 72: Obstrucción de vereda en un día de poco tránsito.

Se elaboró un plano para visualizar el análisis de la transpirabilidad y accesibilidad del Caso 5, el cual se observa en la siguiente imagen: Figura 72.

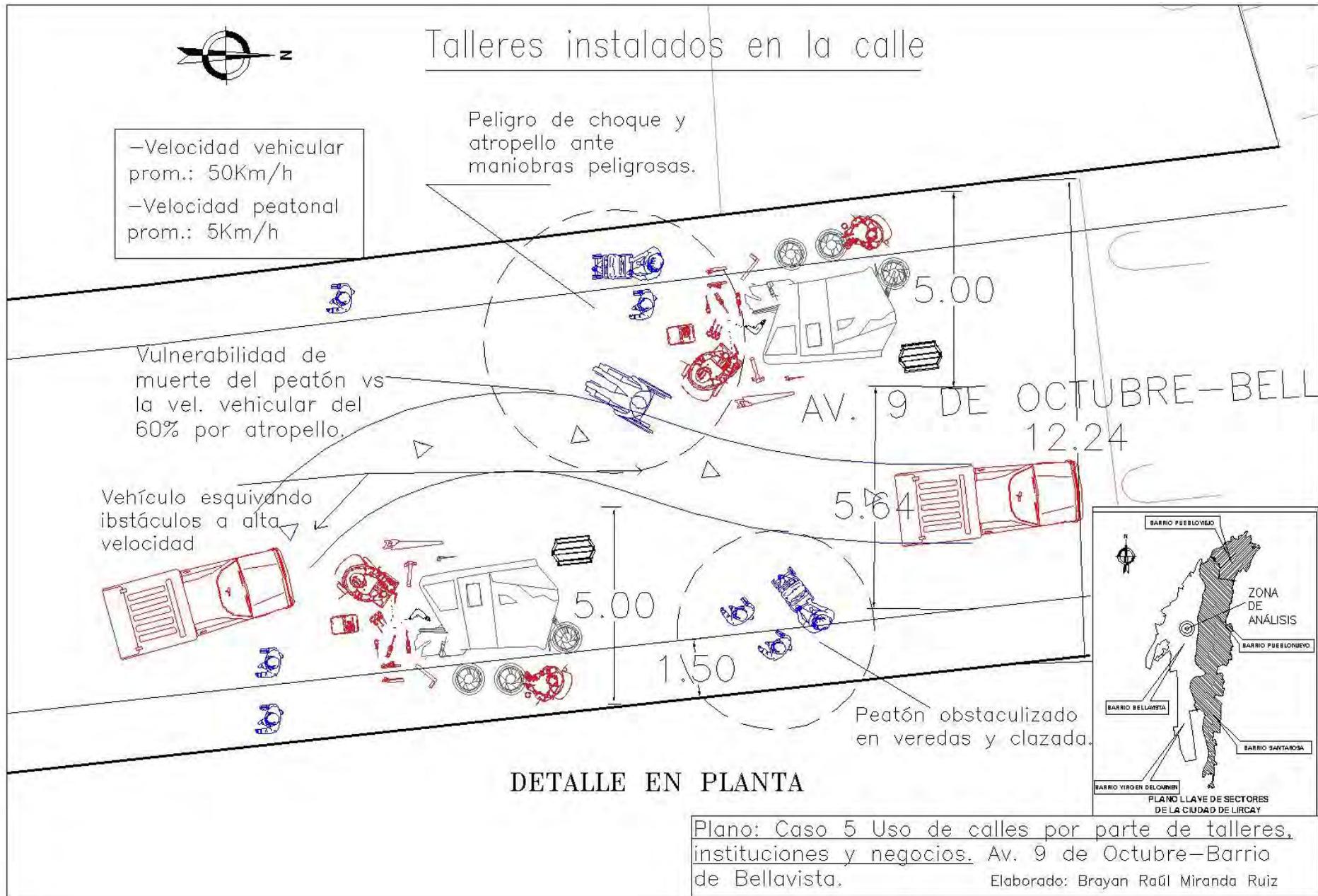


Figura 73: Plano Caso 5: Análisis de accesibilidad y transitabilidad. Fuente: Elaboración propia.

Capítulo 5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

- **Conclusión objetivo 1 sobre la identificación los espacios públicos, como calles y su relación con las actividades que se desarrollan:**

Mediante el análisis de las encuestas y observación se han encontrado algunos espacios viales donde se encuentran la mayor cantidad de actividades, la primera zona está comprendida en las calles que se conectan desde el Mercado hasta la zona de 4 Esquinas, en esta zona las personas tienen mucha dificultad para movilizarse, al ser una zona de alto flujo comercial y de calles angostas no mayores a los 9 metros. En esta zona no se presentan otros tipos de espacios públicos, solo se compone de las calles y sus intersecciones a pesar de ser la zona céntrica de la ciudad. Se presentan diferentes obstáculos y condiciones que dificultan la convivencia, la dinámica social y lugar de elocuciones y fiestas. Casi todo el tiempo los transeúntes evitan utilizar las veredas y optan por desplazarse en las calzadas; sin embargo, para las personas de movilidad reducida es mucho más difícil caminar por las calles y disfrutar de ellas sin miedo a inseguridades viales. No obstante, se intenta reunirse con los que también salen de sus casas en busca de servicios. La segunda zona de mayor confluencia de actividades urbanas está comprendida por calles que circundan la plaza de Pueblo Nuevo. Estas calles suelen presentar mejores condiciones viales como veredas de anchos considerables mayores a 1.5m., presenta mobiliarios de descanso y zonas de refugio para climas fuertes, el tránsito vehicular es moderado y tiene mayor señalización vial; sin embargo, presentan muy poca compacidad de servicios y poca densidad poblacional. Por lo que sólo suelen usarse masivamente en actividades festivas y cívicas. Las terceras zonas de mayor importancia en cuanto a actividades urbanas están comprendidas en las calles que circundan la plaza de Pueblo Viejo. Esta presenta calles muy angostas de estilo urbano colonial. Su importancia de esta zona se encuentra cuando se realizan las actividades festivas tradicionales. En las que se opta por peatonalizar sus calles

para un uso de mayor confort para los peatones. No obstante, en otras épocas del año esta zona presenta poca densidad de gente que comúnmente se relacionan sus actividades con el municipio que está presente en esta. Las demás calles como espacios públicos de Lircay al igual que los mencionados tratan también de reconquistar las calles. Por lo que se concluye que Lircay es una ciudad tradicional adaptada a una ciudad moderna no sostenible. A la que se le ha dado el enfoque de tránsito y no de movilidad.

- **Conclusión objetivo 2 sobre hallar las características especiales de los usos de las calles principales como espacios públicos.:**

Se identificaron cinco tipos de usos especiales de las calles como espacios públicos en Lircay.

Caso 1: Costumbre de hacer uso mixto de las calzadas por parte de peatones y motorizados.

Caso 2: Desfile de ganadería en las calles. Caso 3: Uso de las calles para fiestas costumbristas.

Caso 4: Uso de las calles para ferias tradicionales. Caso 5: Uso de las veredas y calzada como extensión de negocios y talleres.

Para el caso 1 se concluye que los peatones se ven obligados a compartir la calzada con los vehículos debido al poco ancho que presentan las veredas en Lircay, esto es más notorio en las calles principales como la calle Libertad cdra. 1, la cual presenta un máximo de 1.2 de ancho y no 1.5 m. de ancho mínimo de vereda según recomendaciones de diseño. Por lo que los peatones conviven de manera mutua con los vehículos dentro de la calzada. No existen normas ni para los peatones ni para los vehículos a la hora de compartir la calzada. Los vehículos se ven en la necesidad de dar pase a los peatones. Sin embargo, existen casos en los que los mototaxis y algunos automóviles no permiten el pase de los peatones ya que se avalan la prioridad del vehículo a la hora de circular.

Para el caso 2 se concluye que los ganados al transitar por las calles con una velocidad promedio de 6 km/h imponen su prioridad ante los vehículos motorizados, ciclistas y peatones. Los cuales se ven obligados a dar pase al desfile de ganados. En base a las herramientas aplicadas se logró

identificar un 70% de identidad ante esta costumbre que muchas veces es vista como atractivo turístico. No se observan espacios públicos de descanso para esta actividad lo que genera tráfico en las calles principales al parar a los vehículos. Los cuales intentan pasar al ganado poniéndolos en riesgo de accidente. Cabe resaltar que paran el tráfico de manera parcial, casi nunca total.

Para el caso 3 se concluye que las festividades tradicionales al hacer uso de las calles tipo jirones paran de manera total el tránsito vehicular y de manera parcial el tránsito peatonal. Existen fiestas que ya se encuentran dentro de la agenda local, por lo que estas tienen el apoyo del área de tránsito de la municipalidad correspondiente para que puedan realizarse con cierto orden vial. La velocidad promedio que tienen las comparsas es de 10 m/min, por lo que el tiempo de retención del tránsito en una calle depende de la longitud de las comparsas. Se encontraron festividades que pueden parar el tránsito vehicular hasta en 15 cuadras. En este caso se ve afectada la gestión de capacidad de tránsito debido a que no se tienen muchas vías alternas para poder liberar el tráfico, por lo que se pueden generar tráfico de hasta dos horas. Se encontró que algunas festividades suelen asentarse en las calles por lo que se genera la peatonalización temporal de dichas vías, en su mayoría son las calles circundantes a las plazas de Pueblo Viejo y Pueblo Nuevo donde existen rutas alternas, sin embargo, algunas festividades se asientan en 4 Esquinas por lo que generan gran tráfico y poca accesibilidad en el centro debido a su alta compacidad y densidad. Se concluye que el uso de las calles para festividades son un atractivo, no del punto de vista bonito, si no que permiten generar dinámica social intensa de calidad aptas para contemplar actividades variadas. Esto pese a no tener una adecuada gestión de la capacidad en festividades masivas.

Para el caso 4 se concluye que hay poca señalización vial en las ferias lo que genera problemas de tránsito. En las ferias que comparten calzada con los vehículos se observa mucha inseguridad vehicular ya que los vehículos hacen maniobras para esquivar a los puestos y

compradores, por lo que los vehículos tienen que desplazarse con velocidades menores a 10 Km/h. Se encontró falta de accesibilidad para personas adultas y mucho más para personas con discapacidad y adultos mayores. No se tiene mobiliario adecuado para tener zonas de descanso a excepción de los parques. Lo que genera falta de confort como zona de dinámica social. No se hace una distribución de horario de descarga a pesar de que la mayoría de ferias están organizadas por la municipalidad.

Para el caso 5 se concluye que se genera congestión en el tránsito peatonal debido a la reducción del ancho efectivo de las veredas. Se observa que los obstructores de las veredas son los mobiliarios de las tiendas que se extienden algunos hasta la calzada. También se tienen las agencias financieras que usan las veredas y la calzada como patio de espera. Por lo que no hay libertad para desplazarse y generar espacios de encuentro social de calidad. Se observa que esto genera mayor inseguridad en las calzadas de uso mixto con prioridad vehicular. Por último, se observa que no se tienen acciones normativas y de control que delimiten las veredas y parte de las calzadas de los usos privados.

Finalmente, el estudio determinó que los peatones tienen dificultad para movilizarse o permanecer a la hora de realizarse los diferentes tipos de usos especiales debido a las condiciones de las calles como el ancho de la calzada respecto al ancho de la vereda y la prioridad vehicular antes que la peatonal. Por lo que finalmente se concluye que las calles no se han diseñado de cómo se comportan los ciudadanos.

- **Conclusión objetivo 3 sobre la interpretación de la percepción de los ciudadanos de Lircay sobre los usos especiales que les dan a las calles:**

A través de las observaciones, encuestas y las entrevistas realizadas se concluye que los ciudadanos perciben mala gestión vial para los usos especiales de las calles. Además, se observó disconformidad respecto a la interacción entre el peatón y vehículo motorizado. Puesto que los ciudadanos dan constancia que Lircay presenta el enfoque de tráfico que solo le da

énfasis al vehículo y su conductor, y no se observó el enfoque de movilidad que le da énfasis a todos los modos de transporte como objeto y a todas las personas como sujeto. También se observó que no se tiene prioridad invertida, derecho de pase para los peatones antes que los vehículos. Al evaluar el grado de satisfacción los peatones sienten que solo se les deja retazos. Además, no se percibe accesibilidad debido que las veredas no presentan un ancho adecuado se tienen rampas con pendientes mayores a la máxima de 12% en veredas, los pasos de cebras están mal señalizados, no se tiene semáforos peatonales en zonas de gran convergencia como en el cruce de 4 Esquinas y no existen vías con señales podó táctiles. Todas estas falencias se encuentran donde se realizan casi todos los usos especiales. Además, carencias generan inseguridad respecto a accidentes ya que se percibe vulnerabilidad de los peatones a la hora de compartir las calzadas con vehículos que van a de 40 a 60 km/h ya que esta presenta una probabilidad de muerte mayor al 30%. Lo que no hace seguro realizar los usos especiales. Por lo que no se toma la importancia de limitar las velocidades máximas de 50 km/h para vías de prioridad vehicular y de 30 km/h para vías de prioridad peatonal, con menor límite en zonas de mayor demanda peatonal. Por lo que observó agorafobia principalmente de ancianos y discapacitados y en menor porcentaje en niños. Finalmente, el caso 2, 3 y 4 se perciben como atractivos no del punto de vista bonito, si no que permiten generar dinámica social intensa de calidad aptas para contemplar actividades variadas como los usos especiales. Puesto que se intenta reconquistar el espacio público como lugar social, de recreo gradualmente. Sin embargo, para el caso 1 y 5 se percibe la necesidad de tomar acciones para mejorar la logística urbana. Se observó que no se tiene la participación de la comunidad para el diseño de las vías. Se concluye también que se han generado soluciones espontáneas como los mototaxis ante la necesidad de movilizarse, siendo estos los principales en infringir las normas de tránsito existentes, por lo que no se tiene transporte público de buena calidad. Los estacionamientos mal gestionados son también los obstructores del tránsito en general. Se concluye que solo se utilizan analgésicos. Por lo que finalmente se concluye que los ciudadanos se sienten invitados

mientras el auto es el dueño.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda utilizar estos estudios para poder hacer proyectos posteriores que contemplen el uso que las personas les dan a sus espacios públicos. Se sugiere la implementación de un servicio de transporte público con buses que permitan la accesibilidad de personas discapacitadas. Estos buses tienen que ser gestionados por la municipalidad distrital correspondiente. Se sugiere copiar el sistema de buses de las pequeñas ciudades europeas para el transporte público.
- Se recomienda buscar otras normativas o manuales de diseño vial urbano que contemplen el enfoque de movilidad y no de tráfico. Se sugiere utilizar las normativas europeas de países como Suiza por su similitud geográfica en cuanto a ciudades en zonas de cordillera y la de España por su similitud de trama urbana. Se recomienda cambiar la imagen negativa que se tiene de la ciudad.
- Se recomienda hacer uso de las Auditorías de Seguridad Vial - “ASV”, se pueden hacer en cualquier etapa del proyecto; sin embargo, es recomendable hacerse desde los inicios, ya que mientras más tarde sea es más caro) por lo que es esencial hacerlo sobre todo en etapas de factibilidad y prefactibilidad que son muy importantes.
- Se recomienda evaluar las calles con alto tránsito de manera más específica como Jr. Libertad. Hacer estudios individuales de los problemas que presentan. Se podría utilizar sistemas de micro simulación en las calles con alto tránsito para poder probar distintos escenarios previo al diseño final de las vías transitadas .

Bibliografía

- Fonseca, Rodríguez, J. M. (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Paakat, Revista de tecnología y sociedad*, 4(7).
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5695440.pdf>
- Páramo, P., Burbano Arroyo, A. M. (2014). Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista de Arquitectura*, 16, 6-15.
<https://www.redalyc.org/pdf/1251/125138774002.pdf>
- Real Academia Española. (s.f). Costumbre. En Diccionario Panhispánico del Español Jurídico. Recuperado el 30 de mayo del 2023 de <https://dpej.rae.es/lema/costumbre#:~:text=1.,participan%20en%20una%20determinada%20situaci%C3%B3n>.
- Real Academia Española. (2022). Tradición. En Diccionario Real Academia Española. Recuperado el 30 de mayo del 2023 de <https://dle.rae.es/tradici%C3%B3n>
- Madrazo Miranda, M. (2005). Algunas consideraciones en torno al significado de la tradición. *Contribuciones desde Coatepec*, 9, 115-132.
<https://www.redalyc.org/pdf/281/28150907.pdf>
- Abler, R.; Adams, J. S. y Gould, Peter (1972). Spatial organization. *The Geographer's view of the World* (pág. 354.). Londres: Englewoods Cliffs, Prentice Hall International Inc.
- Alonso, F. (2003). Plan de accesibilidad “ACCEPLAN” 2003-2010. Libro blanco. Por un nuevo paradigma. El diseño para todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Madrid.
- AulaFacil (s.f). Desarrollo de la investigación. Recuperado de

<https://www.aulafacil.com/cursos/investigacion/gratis/desarrollo-de-la-investigacion-111285>

Avellaneda, P. (2008). Ciudad Popular, Organización Funcional y Movilidad. Lima: Departamento de Arquitectura - PUCP.

Balbás, D. (2008): La gestión local de la movilidad asociada a los equipamientos: el plan de movilidad de la Escola d'Arquitectura del Vallès. Ciudades, N°11. Instituto Universitario de Urbanística (UVA), Valladolid.

Balestrini, M. (2000). Cómo se Elabora un Proyecto de Investigación (Primera Edición). Caracas: Consultores Asociados BL.

Borja, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. En J. Borja (autor), Laberintos urbanos en América Latina (pp. 9-26), 9-26. Recuperado de <http://goo.gl/a6LZ8b>.

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Alianza editorial.

Borja, J. (2012). Espacio público y derecho a la ciudad. Viento sur, 39-49.

Bellet-Sanfeliu, C. (2008). El espacio público y la nueva urbanidad: Reflexiones sobre el caso de las ciudades intermedias. En J.M. Llop (Eds. et al.), Ciudades en reconstrucción: Necesidades sociales, transformación y mejora de barrios (pp.207-230). Barcelona: Diputación de Barcelona.

Canziani Amico, J. (2007). Paisajes culturales y desarrollo territorial en los andes. Obtenido de Repositorio PUCP: <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28683>

COFOPRI Organismo de Formalización de la Propiedad Informal. (2020). Plano de catastro de la ciudad de Lircay, distrito de Lircay, provincia de Angaraes, departamento Huancavelica. Lircay: Municipalidad Provincial de Angaraes Lircay-

MPAL.

Congreso de la República. (2012). Ley N°29973 - Ley General de la Persona con

Discapacidad. Lima: Diario el Peruano.

Dextre, J. C., y Avellaneda, P. (2014). Movilidad en zonas urbanas. Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Dextre, J. (2019). PALESTRA: Portal de asuntos públicos de la PUCP. Obtenido de http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/11829/ciudad_transporte_Dextre.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (2013). Curso de pregrado: Transportes Urbanos. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

Expreso (2017). Las Casas Andinas se construyen de acuerdo a su cosmovisión. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/las-casas-andinas-se-construyen-deacuerdo-a-su-cosmovision-FA1543430>

Fernández, J. D., García, J., Juncà, J. A., de Rojas, C., y Santos, J. J. (2010). Manual para un entorno accesible. Madrid: Industrias Gráficas Caro S.L.

Fernández Silva, G. D. (2020). Análisis del comportamiento de los habitantes del Asentamiento Humano Las Lomas de Manchay para el diseño de sus espacios públicos. Lima: PUCP.

Fortín, M. F. (1999). El proceso de la investigación: de la concepción a la realización (Capítulo 15). México: McGraw-Hill.

Gamboa, P (2020). El sentido urbano del espacio público. Bitácora,7(1),12-18.

Garriz, E., y Schroeder, R. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. Revista Científica de Ockham, 12(2), 25-30.

Gehl, J. (2006). *La Humanización del Espacio Urbano: la vida social entre edificios*. Traducción de María Teresa Valcárcel. Quinta edición. Estudios Universitarios de Arquitectura. Barcelona: Reverté.

Gehl, J. y Gemzoe L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington, DC: Island Press.

Gonzales, E. (2003) *Descentralización para el Desarrollo Humano en el Perú*. Lima: Cuadernos PNUD.

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Estudios Universitarios de Arquitectura. Barcelona: Reverté.

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad urbana*. Estudios Universitarios de Arquitectura. Barcelona: Reverté.

Hernández Sampieri, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. México DF: Mc Graw-Hill Education.

Huaylinos Cárdenas, J. I. (2015). *Criterios para el estudio y diseño universal del espacio público: el caso de las calles en Lima*. Lima: PUCP.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. Huancavelica: Compendio estadístico (2017).

https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib149

Instituto Universitario de Estudios Europeos y Universidad Autónoma de Barcelona (2002). *Libro verde: La accesibilidad en España*. Madrid. Recuperado de <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Segunda edición en español. Madrid. Editorial Capitán Swing Libros.

- Ludeña, W. (2013). Lima y espacio públicos. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima y Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Mateos, A. y Sanz, A. (1984). La calle: diseño para peatones y ciclistas. Madrid: MOPU, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo.
- Mattos-Cárdenas, L. (2004). Urbanismo andino e hispanoamericano: Ideas y realizaciones (1530-1830). Lima: Fondo editorial FAUA.
- MINEM. (2001). Norma técnica de edificación NTE A. 0.060 - Reglamento Nacional de Construcciones. Lima: Conadis.
- Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (2019).
- Ministerio de vivienda, construcción y saneamiento (2012). Situación de las barriadas urbanomarginales en el Perú 2012. Lima.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel Geografía.
- Municipalidad Provincial de Angaraes-Lircay (2020). Registro estadístico social, 2020.
- ONCE, IMSERSO y Coordinadora del diseño para todas las personas en España (2006). Libro blanco del diseño para todos en la universidad. (F. Aragall, B. Benenti, J. Ferrer, J. Fort, J. Hernández, J. R. Merodio, ... E. Pol, Eds.). España.
- Olmos, M., & Haydeé, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Palapa, 3(2), 47-54.
- Ortega y Gasset, J. y Marías, J. (1983). La rebelión de las masas. Orbis.
- Organización de las Naciones Unidas (2016). Nueva Agenda Urbana. Quito.
- Organización de las Naciones Unidas (2019). Informe sobre Desarrollo Humano 2019 Más allá del ingreso, más allá de los promedios, más allá del presente: Desigualdades

del desarrollo humano en el siglo XXI.

Parlament de Catalunya. (2004). Llei de la mobilitat. Barcelona: Colecció Textos Legislatius, 33.

Pesci, R. (2013). Ciudad y territorio: Estudios territoriales, 175 (p. 183). Argentina.

Pineda, E., Alvarado, E., & Hernández, F. (1994). Metodología de la investigación. Washington D.C: Organización panamericana de la salud.

Rapport, A. (1987). Pedestrian Street use: culture and perception. Public Street for Public Use. Nueva York.

Reglamento Nacional de Edificaciones (2006).

Sanz, A. (1996): Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana. Primer catálogo español de buenas prácticas. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Sanz Alduán, A. (2005). El viaje de las palabras. Informe de Valladolid 2005, 87-94.

Sapag Chain, N. (2011). Proyectos de inversión. Formulación y evaluación (Segunda edición). Chile: Pearson Educación.

Segovia, O. y Dascal, G. (2000). Espacio público, participación y ciudadanía. Santiago de Chile: LOM Ediciones.

Sigüenza Álvarez, A. R. (2017). Estudio de movilidad peatonal en el campus de la PUCP. Lima: PUCP.

Takano, G., y Tokeshi, J. (2007). Espacio público en la ciudad popular: reflexiones y experiencias desde el sur. Lima: Desco.

Tonucci, F. (2004). La ciudad de los niños. Un nuevo modo de pensar la ciudad (Tercera Edición). Buenos Aires: Losada.

Vega Centeno, P. (2006). Cuadernos Arquitectura y Ciudad N° 3, El Espacio Público, la movilidad y la revaloración de la ciudad. Lima: Departamento de Arquitectura - PUCP.

Wieser, M. (2011). Consideraciones bioclimáticas del diseño arquitectónico: El caso peruano. Obtenido de Repositorio PUCP:
<http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/28699>



ANEXOS:

ANEXO 1: DEFINICIONES DE ESPACIOS PÚBLICOS

- Dimensión política: El espacio público es visto como parte de un territorio de la ciudad, por lo que es administrado directamente por el estado. El estado es visto como el propietario jurídico de este espacio, por lo que es importante que conozca y mantenga esta dimensión. Sin embargo, siempre debe tener en cuenta que es el ciudadano el que usa este espacio público y es el que le otorga el título de “público”. A partir de la reclamación del espacio por parte de los ciudadanos, empieza a definirse como espacio mismo, pero siendo regulado y administrado en todo caso por parte del estado según las políticas públicas vigentes y que son consideradas necesarias en esos contextos con la mera finalidad de que puedan ser usados de una manera adecuada por parte de todos los ciudadanos sin llegar a desfavorecer los unos a los otros.

- Dimensión social: El carácter de uso libre de los espacios públicos es debido a que los usuarios lo pueden utilizar bajo un anonimato. El espacio público representa un lugar en el que los ciudadanos dejan de lado su estatus social y se liberan de esa figura de poder para poder ponerse al mismo nivel y llegar a sentirse libres, utilizando y ejerciendo su ciudadanía dentro de estos espacios. Aun así, es importante subrayar que a veces, a causa de las divergencias entre los diferentes grupos de ciudadanos, puede acabar en disputas para ver cuál será el que controlará ese espacio. Por ejemplo, con el motivo de saber cuál será el grupo que utilizará el espacio para realizar la actividad que le plazca en ese espacio público.

- Dimensión económica: La teoría relacionada a esta dimensión ve el espacio público como el área de intercambio y encuentro entre lugar y flujo. Por ejemplo, la ciudad de Lima se ha sobreexplotado demasiado, por lo que su espacio público es visto como espacio laboral en todo momento. El comercio de los distintos espacios públicos de la capital se ha convertido en parte importante de esta. Los autores Garriz y Schroeder (2014) definen las calles como el espacio público más importante en esta dimensión. Por ejemplo, en diferentes plazas, parques y localidades de Lima se pueden encontrar diferentes tipos de comercios, la mayoría de índole informal pero legal otorgado por la ciudadanía (Fernández Silva, 2020).

ANEXO 2: DETALLES DE CASO 2

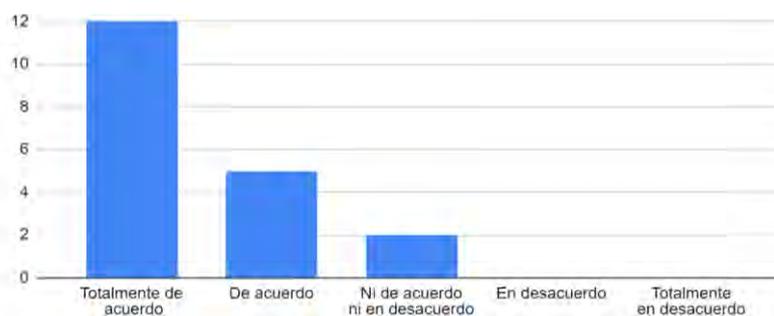
Anexo 2.1.: Capítulo 4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

Se pudo notar que existe apropiación del espacio público por parte del desfile de camélidos a la hora de utilizar las calles. Se observó que van avanzando en varias filas a lo largo de las calles como se muestra en la imagen 38. Se observó que van por calles principales como Cuatro Esquinas y la plaza de Pueblo Nuevo, muchas veces llegan hasta las calles de la plaza más antigua, Pueblo Viejo.

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si están de acuerdo con la apropiación de la calle por parte de este tipo de uso: *¿Estás de acuerdo con la apropiación de las calles cuando se da el desfile de los camélidos?*

Figura 74: Aprobación sobre la apropiación de espacio público por parte de los camélidos.



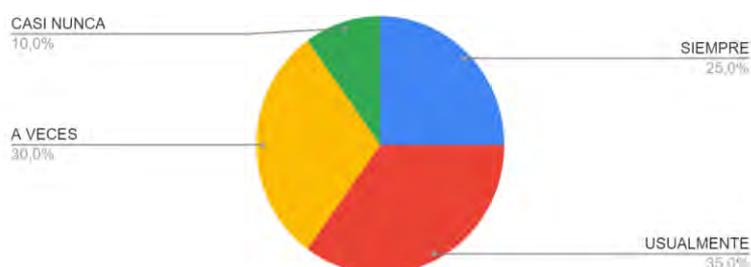
Nota: Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si sienten apropiación del espacio público cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Anexo 2.2.: Capítulo 4.4. Identidad

4.4.1 Identidad colectiva

Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si se sienten identificados con esta costumbre, ellos respondieron:

Figura 75: Percepción de identidad respecto a este tipo de uso en las calles como espacio público.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de identidad respecto al paso de ganado camélido en las calles estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se puede observar que la mayoría de personas respondió “usualmente” con un 30% seguido de “siempre” con un 25%, lo que permite afirmar que el 60% del total se encuentra en la tendencia de estar “identificado”. Los que sienten identidad “a veces” son un 30%. “Casi nunca” tuvo un 10% y “nunca” un 0%.

Algunos entrevistados comentaron al preguntarles si sienten relación entre su identidad con este uso:

Claro yo me identifico con esta costumbre, mis papás fueron de campo y me siento orgulloso por eso, amigo... también traíamos animalitos para las ferias (Jackelin Huincho, 35 años).

Yo me dedico a esto toda la vida, papa, es bonito ver a la gente cuando se toma fotos (Alejandro Vidalón).

Se puede afirmar de los entrevistados que sí sienten identidad ante esta costumbre.

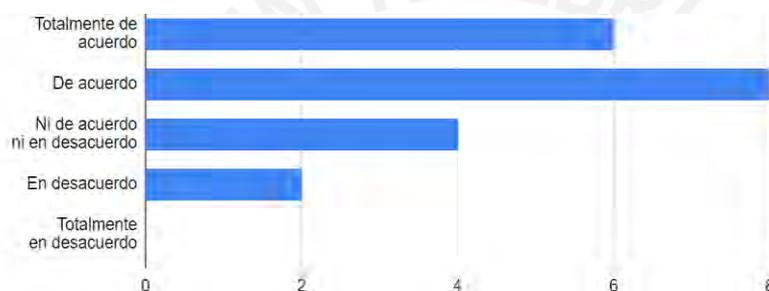
Incluso, comenta Alejandro, que muchas personas suelen tomarse fotos con sus animalitos.

4.4.2. Tradicionalización

La tradicionalización, según la RAE, es el proceso por el que pasa una costumbre para ser identificada como una actividad que es aprobada y desarrollada de manera habitual por una sociedad.

Al preguntarles a los peatones y algunos conductores si esta costumbre del paso de ganado por las calles debe continuar:

Figura 76: Opinión sobre la tradicionalización de este uso.



Nota: Al preguntarles a las personas que si debería tradicionalizarse el paso de ganado camélido en las calles estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se observa que la opción más elegida es “de acuerdo”, la segunda opción más elegida es “totalmente de acuerdo”, por lo que se puede afirmar que la mayoría de personas está de acuerdo con la tradicionalización de esta costumbre. Sin embargo, también hay personas que eligieron la opción “en desacuerdo”. El investigador pudo notar que las pocas personas que eligieron estar en desacuerdo son mototaxistas y que las personas que eligieron “ni de acuerdo ni en desacuerdo” solían ser conductores.

Al entrevistar a algunas personas de forma aleatoria sobre qué debería pasar con este uso y si debería tradicionalizarse ellos respondieron:

Para mí no deben pasar en hora punta, amigo, tenemos que trabajar, solo hacen fastidiar nomá (José Aparco, 26 años)

Deben seguir viniendo los animalitos, yo siempre les doy pase, son como

nosotros hijos de dios...es una tradición (Javier Torres, 56 años)

Es una bonita costumbre desde los Incas, yo creo que se debe revalorar, amigo, para que anden más adornaditas, con sus campanitas todos los llamitas (Huber Belito, 29 años)

Para mí debería seguir esta costumbre, antes era más toda vía, hasta toros pasaban (ríe), era más bonito antes todavía (Jakelin Huincho)

Se puede observar que 3 de los entrevistados comenta que este uso de las calles por parte de los camélidos debe continuar y ser revalorado, uno de estos 3 es un mototaxista de 56 años de edad; sin embargo, 1 de los 4 entrevistados difiere y dice que este uso no debe continuar ya que se le obstruye el camino cuando trabaja con su mototaxi.

Respecto a la cohesión social, se ha observado que los pobladores que sí sienten cohesión social mientras se da este uso de las calles por parte de los camélidos. Esto de acuerdo a lo que nos mencionan:

La gente se toma fotos, papa, y acarician a las alpaquitas, a las llamitas hay que tenerles cuidado porque pueden escupir, siempre hay gente buena (Alejandro Vidalón).

Ellos también tienen derecho a usar las calles, amigo, son parte de nuestra cultura. (Jakeline Huincho).

ANEXO 3: DETALLES DEL CASO 3

Anexo 3.1.: Capítulo 4.3. Orden público

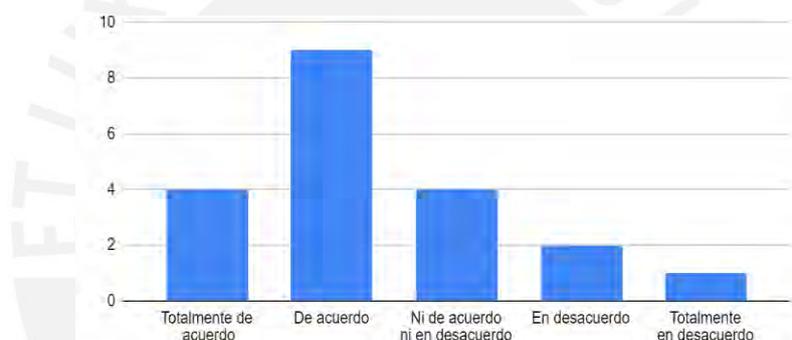
4.3.1. Apropiación del espacio público:

Se pudo notar que existe apropiación del espacio público por parte de las comparsas festivas a la hora de utilizar las calles. Se observó que ellos utilizan las calles para ir bailando

por ellas. Se descubrió que van en filas largas, cada fila con 10 a más personas dependiendo del tamaño de la fiesta. Estas comparsas suelen estar acompañadas de bandas sinfónicas que se ubican en la parte de atrás de los que bailan. Las comparsas festivas por lo general ocupan casi todo el ancho de la calzada y en algunos casos incluso hasta las veredas dependiendo de la magnitud de la fiesta.

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si están de acuerdo con la apropiación de la calle por parte de este tipo de uso: ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las calles cuando se da el desfile de los camélidos?

Figura 77: Aprobación sobre la apropiación de espacio público por parte de las comparsas festivas.



Nota: Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si sienten apropiación del espacio público cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

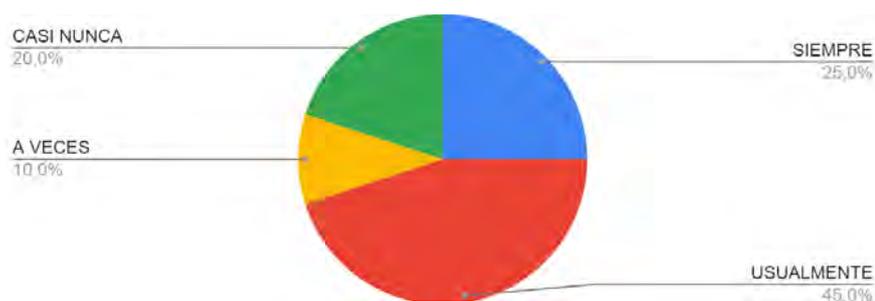
Anexo 3.2.: Capítulo 4.4. Identidad

4.4.1 Identidad colectiva

Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si se sienten identificados con esta tradición, ellos respondieron:

Figura 78: Percepción de identidad respecto a este tipo de uso en las calles como espacio

público.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de identidad respecto al uso de las calles por parte de las festividades estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se puede observar que la mayoría de personas respondió “usualmente” con un 45% seguido de “siempre” con un 25%, lo que permite afirmar que el 70% del total se encuentra en la tendencia de estar “identificado”. Los que sienten identidad “a veces” son un 10%. “Casi nunca” tuvo un 20% y “nunca” un 0%.

Algunos entrevistados comentan, al preguntarles sobre la identidad, qué sienten sobre este uso:

Cómo no me voy a sentir identificado con las fiestas, joven, es lo más bonito de Lircay, incluso vienen turistas para la virgen. La gente es la que para más contenta esa fecha, como dicen una vez al año no hace daño (Marlit Flores Huiza, 30 años).

Claro, sí me identifico, pero muchas veces la gente ya hace mucha fiesta, pero todavía después del covid, hacen fiesta como locos... Solo deberían hacerse las tradiciones principales, ya no cualquier santo o cualquier cosa. Mucha bulla y mucho borracho (Gel Dolorier, 62 años)

Se puede afirmar de los entrevistados que sí sienten identidad ante esta costumbre. Incluso comenta que se sienten identificados cuando ven la presencia de turistas. No obstante, como comenta Gel, la cantidad de festividades ha aumentado después de la pandemia, él opina que solo se deben hacer las fiestas principales ya que percibe algunos inconvenientes como mayor índice de borrachera y bullicio.

4.4.2. Tradicionalización

La tradicionalización según la RAE es el proceso por el que pasa una costumbre para ser identificada como una actividad que es aprobada y desarrollada de manera habitual por una sociedad. De acuerdo a lo analizado, las comparsas festivas, en especial de las festividades principales ya son consideradas como tradiciones de Lircay. Un claro ejemplo es la festividad de la Virgen del Carmen que se da en el mes de julio y viene a ser la festividad tradicional más multitudinaria de Lircay. Otra tradición observada es la fiesta de carnavales. Se descubrió que es reconocida como Patrimonio Cultural de la Nación. Esto se puede afirmar en la siguiente entrevista a una mujer lirqueña de 81 años de edad:

La fiesta de la Virgen del Carmen se festeja desde hace muchos años atrás, cuando yo me acuerdo, ya había fiesta. Lircay es muy alegre. Bailábamos carnavales en las calles también luego de comer puchero. Cantábamos, y bailábamos incluso cuando llovía. Todos los vecinos sabían que en fiestas siempre se utilizaban las calles. (Rosalía Delgado, 81 años).

ANEXO 4: DETALLES DEL CASO 4

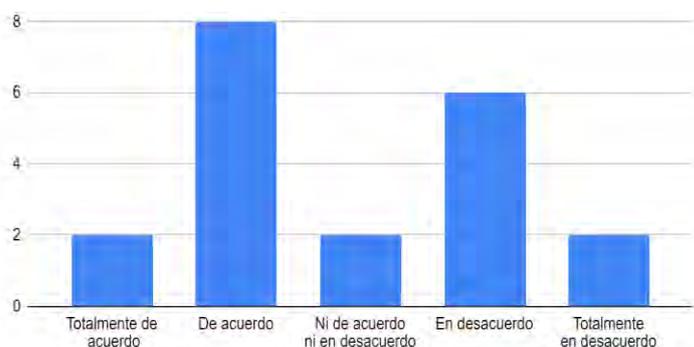
Anexo 4.1.: Capítulo 4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

Se pudo notar que existe apropiación del espacio público por parte de las ferias comerciales a la hora de utilizar las calles. Se observó que ellos arman sus puestos de unos 4 m² en promedio, a lo largo de las calles principales como se muestra en la imagen 60. Así mismo, se observó que suelen utilizar comúnmente la calle Ica que está en el centro de la ciudad y el Jr. Lima de la plaza de Pueblo Nuevo en las ferias dominicales. En las ferias especiales como el Domingo de Ramos, Navidad y Año Nuevo suelen utilizar más calles como las calles circundantes al Mercado Qatum Tambo.

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si están de acuerdo con la apropiación de la calle por parte de este tipo de uso: ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las ferias en las calles?

Figura 79: Aprobación de la apropiación de espacio público por parte de los feriantes.



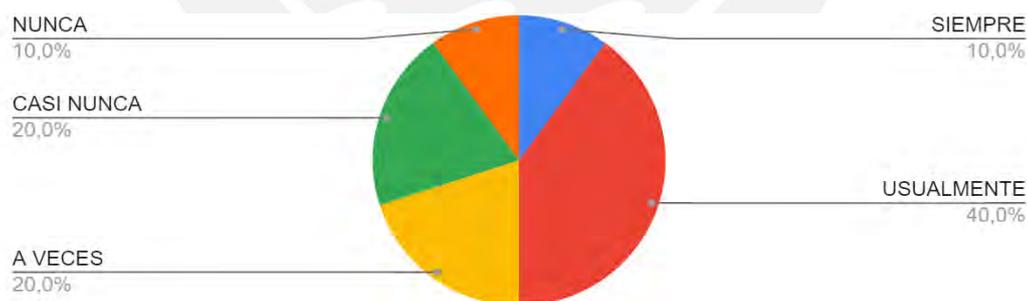
Nota: Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si sienten apropiación del espacio público cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Anexo 4.2.: Capítulo 4.4. Identidad

4.4.1 Identidad colectiva

Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si se sienten identificados con esta actividad, ellos respondieron:

Figura 80: Percepción de identidad del uso en las calles como espacio público.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de identidad respecto al uso de las calles por las ferias comerciales estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se puede observar que la mayoría de personas respondió “usualmente” con un 40% seguido de “a veces” con un 20% y con un 20% también se encuentra la opción “casi nunca”. Los que sienten identidad “nunca” son un 10% y “siempre” un 10%.

Algunos entrevistados nos comentan al preguntarles sobre la identidad que sienten

sobre este uso:

Así es, siempre me identifico con las ferias no solo porque yo sea comerciante, si no que permite llegar a toda la gente, hay para todos, aquí no se discrimina ni nada (Juan Irrazabal Quiroz, 48 años).

Me identificaría si no fueran sucios al final de la feria, dejan casi todo tirado (Daniel Quispe Marcañaupa, 29 años).

Se puede afirmar de los entrevistados que sí hay algunos que sienten identidad ante esta tradición. Sin embargo, se ha observado que hay situaciones como la suciedad y el desorden, que los hacen sentir no identificados.

4.4.2. Tradicionalización

La tradicionalización según la RAE es el proceso por el que pasa una costumbre para ser identificada como una actividad que es aprobada y desarrollada de manera habitual por una sociedad. De acuerdo a lo analizado, las ferias comerciales ya son consideradas como tradiciones de Lircay. Incluso, se ha descubierto que la municipalidad de la zona se encarga de ordenarlas y organizarlas. Como se puede observar en la imagen:



Figura 81:Feria masiva en la plaza de Pueblo Nuevo. Fuente: Foto propia

ANEXO 5: DETALLES DEL CASO 5

Anexo 5.1.: Capítulo 4.3. Orden público

4.3.1. Apropiación del espacio público:

Se pudo notar que sí existe apropiación del espacio público por parte de algunos negocios y giros la hora de utilizar las calles informalmente. Así mismo, se detectó que hay varios tipos de negocios. También se observó, en primera instancia, a los talleres mecánicos de motos, autos y camiones; los talleres de vidriería y gigantografías que utilizan no solo la vereda si no también parte de la calzada para poner sus máquinas y herramientas y atender ahí. En segundo lugar, se observó al Banco de la Nación, único banco de la zona, y otras financieras como cajas hacer uso de la calle para que su público haga sus colas. Comúnmente, se observó que dichas cosas se concentran solo apropiando las veredas, pero en casos masivos como las colas del Banco de la Nación si se observó apropiación tanto de las veredas como de la calzada como se muestra en la figura 70.

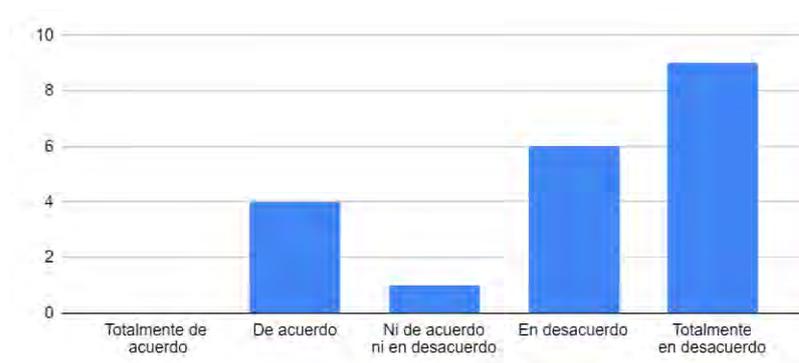


Figura 82: Bancos e instituciones financieras haciendo uso extendido de las calzadas. Fuente: Propia.

Se realizó la siguiente pregunta de encuesta para saber si están de acuerdo con la apropiación de la calle por parte de este tipo de uso: ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las calles para este uso?

Figura 83: Aprobación de la apropiación de espacio público por parte de los negocios y

giros.



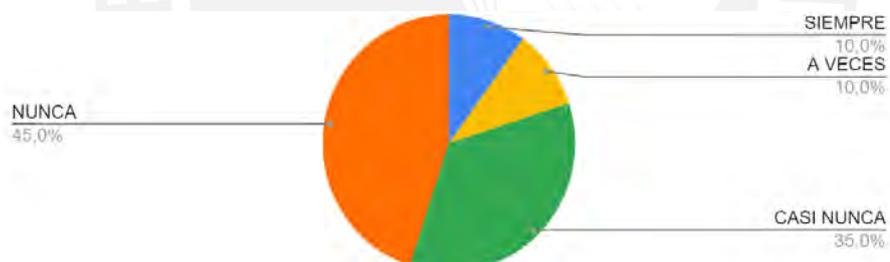
Nota: Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si sienten apropiación del espacio público cuando hacen este tipo de uso de las calles, ellos respondieron a la encuesta con los datos del gráfico anterior. Fuente: Propia.

Anexo 2.1.: Capítulo 4.4. Identidad

4.4.1 Identidad colectiva

Al preguntarles a las personas de la zona de Lircay si se sienten identificados con este uso, ellos respondieron:

Figura 84: Percepción de identidad para este uso en las calles como espacio público.



Nota: Al preguntarles a las personas cuál es su sensación de identidad respecto a este uso estos fueron los resultados. Fuente: Propia.

Se puede observar que la mayoría de personas respondió “nunca” con un 45% seguido de “casi nunca” con un 35%, lo que permite afirmar que el 80% del total no se encuentra en la tendencia de estar “identificado”. Los que sienten identidad “siempre” “estar identificados son un 10%. Al igual que lo que eligieron “a veces”. Cabe mencionar que esta encuesta se realizó, en su mayoría, a transeúntes y a algunos negocios.

Estos fueron los comentarios de algunos entrevistados cuando se les preguntó sobre la identidad que sienten sobre este uso:

En realidad, no me siento identificada por que en realidad veo mucho desorden y aparte afecta a que puede generar accidentes, no genera mucho tráfico, pero sí bullam el claxon (Deysi Rojas Condori, 35 años).

No me siento identificado pero la necesidad me conlleva en este caso a utilizar la vía pública, déjame decirte que incomodo, pero es lo que hay (Alberto Gálvez, mecánico, 29 años).

Déjame decirte sí me siento identificada, ya que siempre ha sido lo mismo, pero al hacer la cola, muchas veces, siento que incomodo a los comerciantes o la gente que viven en esas casas y tienen que salir y entrar y tienen que pedir permiso cuando el carro tiene que entrar y salir (Sósima Sarmiento Tovar, 46 años).

Se puede afirmar que los entrevistados, por lo general, no se sienten identificados, incluso un mecánico comenta que sabe que no hace un buen uso, pero dice que se ve obligado de acuerdo a su situación. Personas como Sósima dicen estar identificadas porque siempre ha sido así, a pesar de saber que incomoda a otros.

4.4.2. Tradicionalización

La tradicionalización según la RAE es el proceso por el que pasa una costumbre para ser identificada como una actividad que es aprobada y desarrollada de manera habitual por una sociedad. Al preguntarles a los peatones y algunos conductores si este uso debe continuar ellos responden:

Figura 85: Opinión sobre si este uso debe seguir.



Nota: Al preguntarles a las personas si se debe continuar con este uso. Fuente: Propia.

Se observa que la opción más elegida es “totalmente en desacuerdo”, la segunda opción más elegida es “de acuerdo”, por lo que se puede afirmar que la mayoría de personas está en desacuerdo con la continuación de esta costumbre. Sin embargo, también hay personas que eligieron la opción “de acuerdo”.

Al entrevistar a algunas personas de forma aleatoria sobre qué debería pasar con este uso y si debería continuar ellos respondieron:

No, no debe de continuar porque Lircay debe ser un pueblo más ordenado para evitar accidentes póstumos (Deysi Rojas, 34 años).

Déjame decirte que te diría que no, pero te digo que sí, porque si no atendería fuera de la calle no podría hacer un buen trabajo y económicamente me afectaría, ya que económicamente no tengo mucha plata (Alberto Gálvez, mecánico, 29 años).

No, bueno, por mi parte, no debe de continuar estos talleres o mecánicas porque perjudica a los transeúntes. Bueno y yo creo que los mecánicos se reubican y así dejan de perjudicar a las personas (José Marcañaupa, chofer, 48 años).

No debe de continuar, ya que perjudicamos acá a los señores que tienen sus casas, no debe de continuar, los bancos deben buscar otro lugarcito, amigo (Sósima Sarmiento, 46 años).

Se puede observar que ninguno de los entrevistados está de acuerdo con la continuación de este uso. Sin embargo, algunos opinan que se ven obligados a realizar estos usos y comentan que los que hacen este uso deben de buscar lugares adecuados.

Respecto a la cohesión social, se ha observado que los pobladores no sienten cohesión social mientras se da este uso de las calles. Esto de acuerdo a lo que mencionan:

Ocupan toda la calle amigo, no podemos ni pararnos, la moto nos pisa (Deysi Rojas, 34 años).

Nos tapan total, no podemos ni pasar cuando pasa esto, amigo, tengo que pitear.

(José Marcañaupa, chofer, 48 años).

ANEXO 6: MODELO DE CUESTIONARIO

Encuesta Buenos días/tardes, soy un estudiante de la Pontificia Universidad Católica de Perú la que administra esta encuesta y este estudio solo tiene fines académicos y la información será utilizada de manera anónima. Gracias por su participación.

Tiempo aproximado: 20 minutos.

Administrado por:

BLOQUE 1: Datos generales

1. Nombre:

2. Edad:

3. Sexo:

(marque solo una alternativa)

Masculino	Femenino
-----------	----------

4. Ocupación

5. Grado de instrucción: (Seleccione todos los que apliquen)

Ninguno		Secundaria completa		Sup. universitaria completa	
Primaria incompleta		Sup. técnica incompleta		Post grado	
Primaria completa		Sup. técnica completa		Otro (especificar)	

Secundaria incompleta		Sup. universitaria incompleta			
-----------------------	--	----------------------------------	--	--	--

6. Estado civil (marque solo una alternativa)

Soltero		Viudo		Separado	
Casado		Conviviente		Divorciado	

7. ¿Es usted el sustento económico de su familia?

Sí	
No	

8. En caso que la respuesta anterior sea no, ¿aporta a la economía familiar?

Sí	
No	

9. En caso que la respuesta anterior sea no, ¿usted cubre la totalidad de sus gastos?

Considere gastos de renta, transporte, y otros gastos mensuales.

Sí	
No	

10. En caso que la respuesta anterior sea no ¿quién cubre esos gastos?

Bloque 2:

Caso 1. Experiencia en el uso mixto de las calzadas de las calles para caminar y paso de vehículos.

1. ¿Con qué frecuencia usted camina entre los carros en la calzada?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

2. ¿Cuánto tiempo sueles esperar a que un automóvil te dé pase cuando lo tienes enfrente?

Nada	Casi nada	Un poco	Mucho	No me da pase

3. ¿Siente sensación de libertad al desplazarse entre los vehículos?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

4. ¿Estás de acuerdo con la apropiación de la calzada por los peatones?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

5. ¿Te sientes segura caminando entre los carros?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

6. ¿Te sientes identificado con esta costumbre?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

7. ¿Crees que esta costumbre de caminar al lado de los vehículos debe continuar?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

8. Establece encuentros sociales adecuados cuando transita por las calles

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

9. Encuentra adecuados espacios para el desplazamiento peatonal

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

Caso 2. Experiencia en el Uso de las calles para el paso de ganado camélido (Llamas, alpacas y vicuñas):

1. ¿Con qué frecuencia usted observa a camélidos hacer su desfile?

Mensual	Quincenal	Semanal	Interdiario	Diario

2. ¿Cuánto tiempo ve pasar el desfile de camélidos?

Entre 5 a 10 min.	Entre 3 a 5 min.	Entre 1 a 3 min.	Unos segundos	Al instante

3. ¿Siente sensación de libertad para desplazarse cuando se da el desfile de camélidos?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

4. ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las calles cuando se da el desfile de los camélidos?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

5. ¿Te sientes seguro caminando al lado de los camélidos cuando se da este uso?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

6. ¿Te sientes identificado con esta costumbre?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

7. ¿Esta costumbre del desfile de camélidos debe continuar?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

8. Esta actividad permite espacios de encuentro social

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

9. Encuentra adecuados los espacios para que se realice esta actividad

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

Caso 3: Uso de calles para la realización de festividades.

1. ¿Con qué frecuencia observa pasar festividades por las calles?

Semestral	Trimestral	Mensual	Semanal	Diario

2. ¿Cuánto tiempo suelen tardar en pasar las comparsas desde un punto específico?

Más de 40 min.	20 a 40 min.	10 a 20 min.	5 a 10 min.	0 a 5 min.

3. ¿Siente sensación de libertad para desplazarse cuando se da el paso de las festividades en la calle?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

4. ¿Estás de acuerdo con la apropiación de la calzada por las comparsas festivas?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

5. ¿Te sientes seguro caminando entre las comparsas festivas?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

6. ¿Te sientes identificado con esta tradición?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

7. ¿Este uso especial del paso de las comparsas festivas por las calles debe continuar?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

8. Establece encuentros sociales adecuados cuando transita cuando se da esta actividad

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

9. Encuentras adecuados espacios para la realización de festividades

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

Caso 4: Usos de las calles de Lircay para ferias comerciales.

1. ¿Con qué frecuencia se suele realizar las ferias en las calles?

MENSUAL	QUINCENAL	SEMANAL	INTERDARIO	DIARIO

2. ¿Cuánto duran las ferias comerciales en un día?

TODA LA MAÑANA HASTA LAS 9PM.	TODA LA MAÑANA HASTA LAS 6PM.	TODA LA MAÑANA HASTA LAS 3PM.	TODA LA MAÑANA	3 HORAS

3. ¿Sientes libertad para desplazarte cuando hay ferias en las calles?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

4. ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las ferias en las calles?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

5. ¿Te sientes seguro caminando dentro de las ferias?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

6. ¿Te sientes identificado con las ferias en la zona de Lircay?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

7. ¿Estás de acuerdo que esta costumbre de usar las calles para las ferias debe de continuar?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

8. ¿Estableces encuentros sociales adecuados cuando estás por las ferias?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

9. ¿Encuentras adecuados espacios para transitar?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

Caso 5: Uso de las calles por parte de instituciones, talleres y negocios,

1. ¿Con qué frecuencia ves usar las calles como extensión de instituciones, talleres y negocios?

DIARIAMENTE	FINES DE SEMANA	EN FERIAS Y FERIADOS	SOLO EN FERIAS	NUNCA

2. ¿Cuánto suelen durar los usos informales en un día de las calles por parte de instituciones talleres y negocios?

TODO EL DÍA	TODA LA MAÑANA	TODA LA TARDE	UNAS HORAS	SOLO CUANDO ATIENDEN

3. ¿Sientes libertad para desplazarte cuando hacen este tipo de uso de las calles?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

4. ¿Estás de acuerdo con la apropiación de las calles para este uso?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

5. ¿Te sientes seguro caminando ante este tipo de uso?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

6. ¿Te sientes identificado con este tipo de uso de las calles?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

7. ¿Este uso de extender las colas, negocios y talleres en las calles debe continuar?

Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

8. ¿Estableces encuentros sociales adecuados cuando estás en medio de este tipo de uso?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

9. ¿Encuentras adecuados espacios para el desplazamiento peatonal cuando se topa

con este uso?

SIEMPRE	USUALMENTE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA

ANEXO 8: BANCO DE PREGUNTAS PARA LAS ENTREVISTAS

Preguntas de la Zona

- ¿Cómo está delimitado la zona de Lircay pueblo?
- ¿Cuáles son los barrios de Lircay pueblo?
- ¿Podrías comentarme algo sobre la historia zonal de Lircay?
- ¿Cómo se organizan para realizar sus gestiones en la zona y sus barriales?

Preguntas sobre Uso de calles

- ¿Qué opinas sobre el uso de esta costumbre?
- ¿Qué opinas sobre el uso de esta tradición?
- ¿Qué opinas sobre este uso informal?
- ¿Cuánto consideras la duración de esta actividad?

Preguntas sobre Orden público

- ¿Cómo es la relación vecinal bajo este tipo de uso?
- ¿Cómo es la relación barrial bajo este tipo de uso?
- ¿Cómo ves la seguridad nocturna en este uso?
- ¿Cómo percibes la libertad para desplazarte bajo este uso?
- ¿Qué opinas sobre las vías compartidas al darse este uso en las calles?
- ¿Qué opinas sobre la obstrucción que puede generar este uso en las calles?

Preguntas sobre Identidad zonal

- Coméntame sobre la identidad que sientes sobre este uso

- ¿Qué debería pasar con este uso? ¿Debería tradicionalizarse?
- ¿Consideras que hay cohesión social ante los usuarios?

Preguntas sobre Accesibilidad y transitabilidad

- ¿Cómo percibes la accesibilidad en este uso?
- ¿Cómo afrontan las dificultades las personas con movilidad reducida?

ANEXO 9: ENTREVISTAS EXPLORATORIAS

- ROSALÍA DELGADO GALEAS
- JUAN TORRES TAIPE
- ALBERTO SÁNCHEZ ROJAS
- JUANA ROJAS SÁFORAS
- ALEJANDRO VIDALÓN CHOCCE
- JUAN IRRAZABAL QUIROZ
- SÓSIMA SARMIENTO TOVAR
- ÉDGAR TORRES TOVAR
- HUBER MARCAS
- JOSÉ LUIS CHAHUAYLACC

ANEXO 10: TABLAS Y PLANOS DE UBICACIÓN DE LAS CALLES

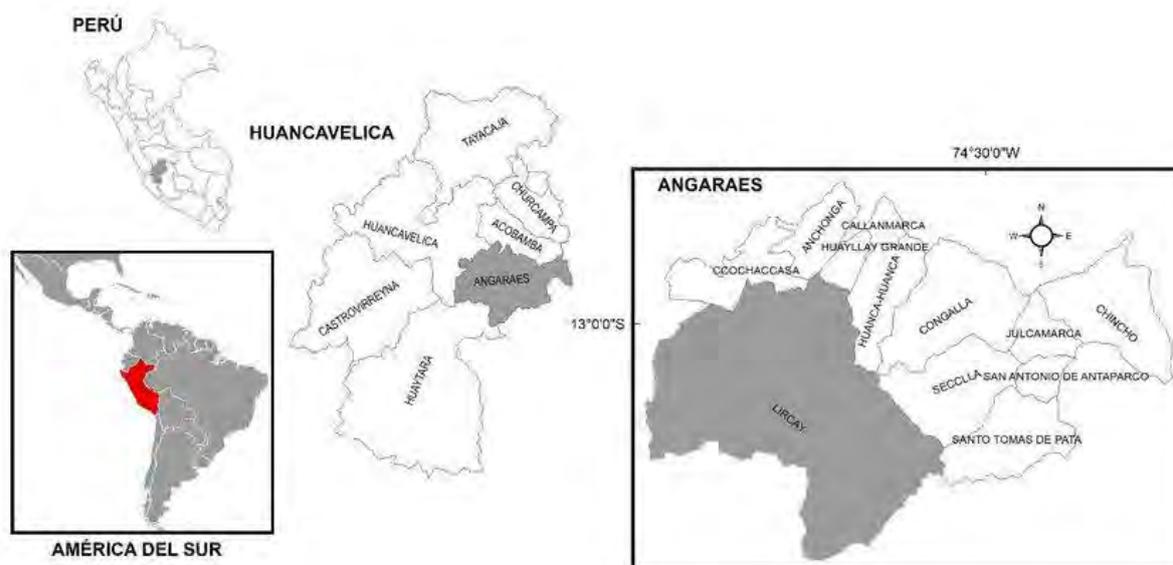


Figura 86 Ubicación geográfica Fuente: MPAL

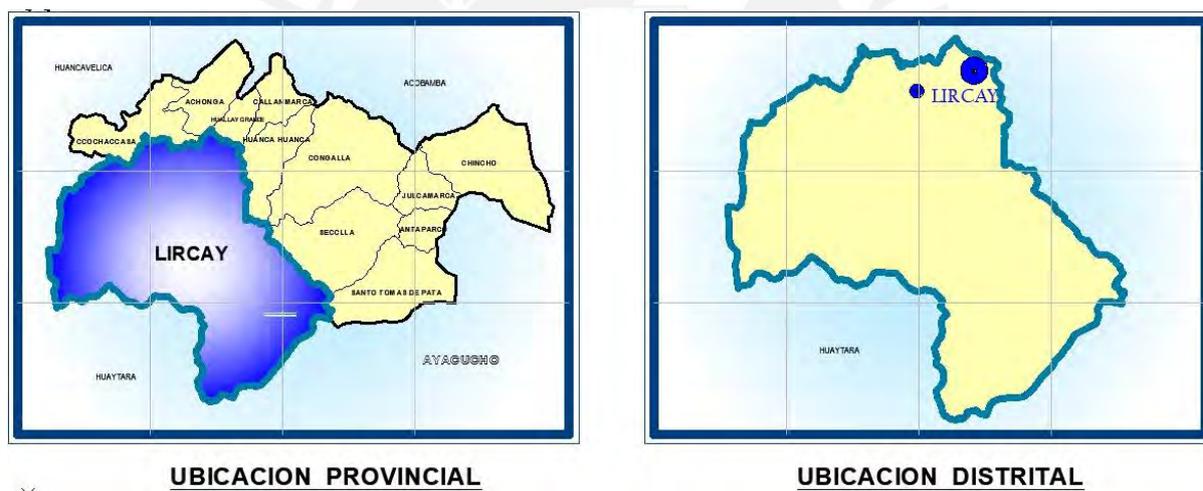


Figura 87 Mapa provincial y distrital Fuente: MPAL

Tabla 7: Cuadro de General de Áreas de Lircay

Fuente: COFOPRI

CENTRO POBLADO LIRCAY
CUADRO GENERAL DE ÁREAS

	DESCRIPCIÓN	ÁREA PARCIAL (m ²)	ÁREA TOTAL (m ²)	% PARCIAL	% GENERAL
1	ÁREA ÚTIL		888 341.40		85.58
	-Área de Vivienda	493 287.20		47.00	
	-Comercio	12 843.80		1.22	
	-Área de Equipamiento Urbano	182 210.40		17.38	
	-Recreación Pública	29 652.80		2.84	
	-Área Verde	641.80			
	-Parque	5 437.30			
	-Área Deportiva	23 705.10			
	-Área de Esporcimiento Publico	48.50			
	-Servicios Públicos Complementarios	152 377.60		14.52	
	-Educación	52 808.50			
	-Servicios de Salud	8 874.20			
	-Servicios Comunales	54 817.10			
	-Servicios de Agua y Desagüe	23.90			
	-Otros Fines	36 052.90			
2	ÁREA INTANGIBLE		41 183.00		3.93
3	ÁREA RESERVADA		143 318.60		13.85
4	ÁREA DE RIESGO		7 848.00		0.75
5	ÁREA DE CIRCULACIÓN		188 827.23		18.08
6	ÁREA TOTAL		1 048 588.23		100.00



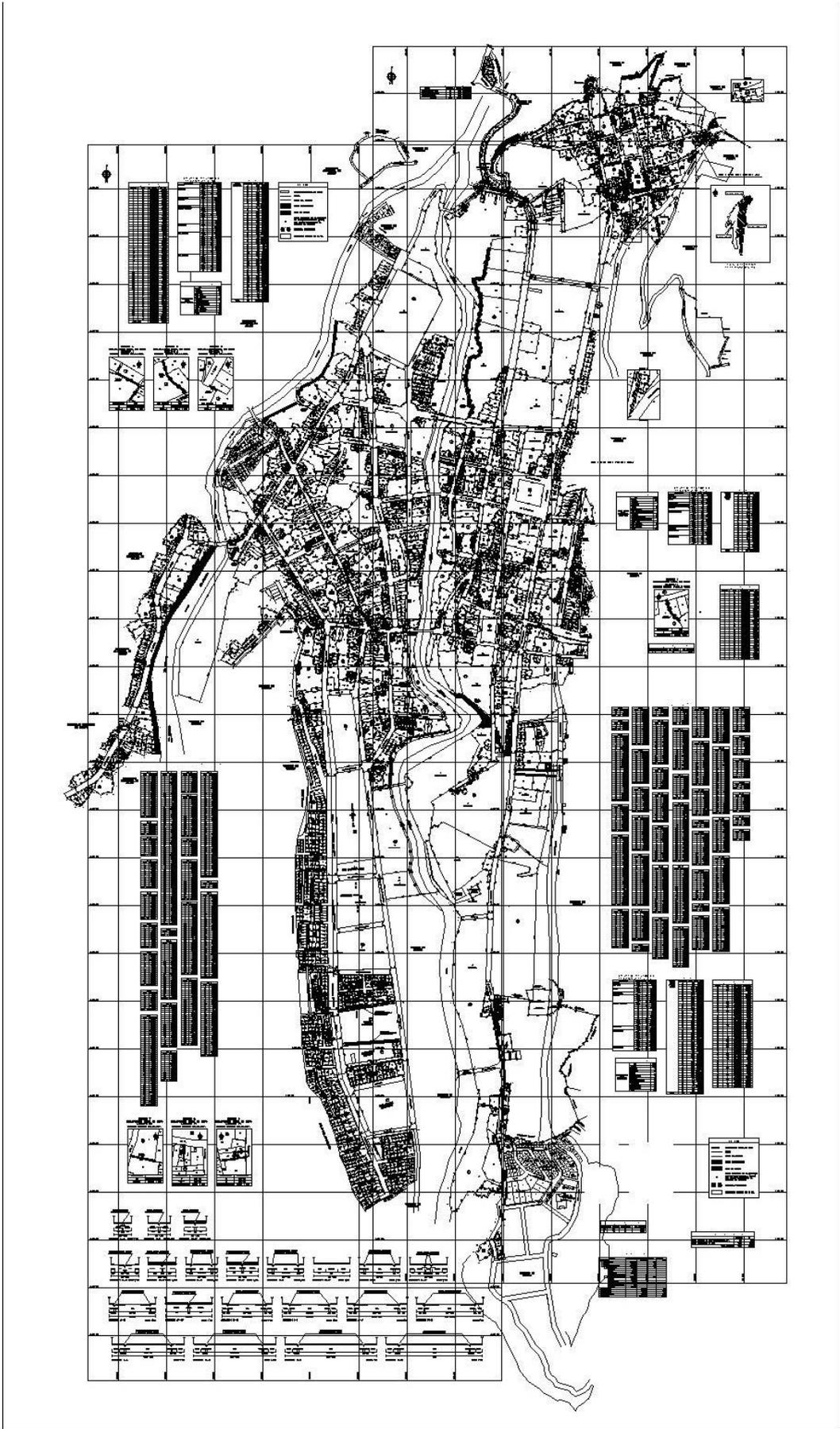


Figura 88: Mapa de catastro Lircay ciudad. Fuente: COFOPRI

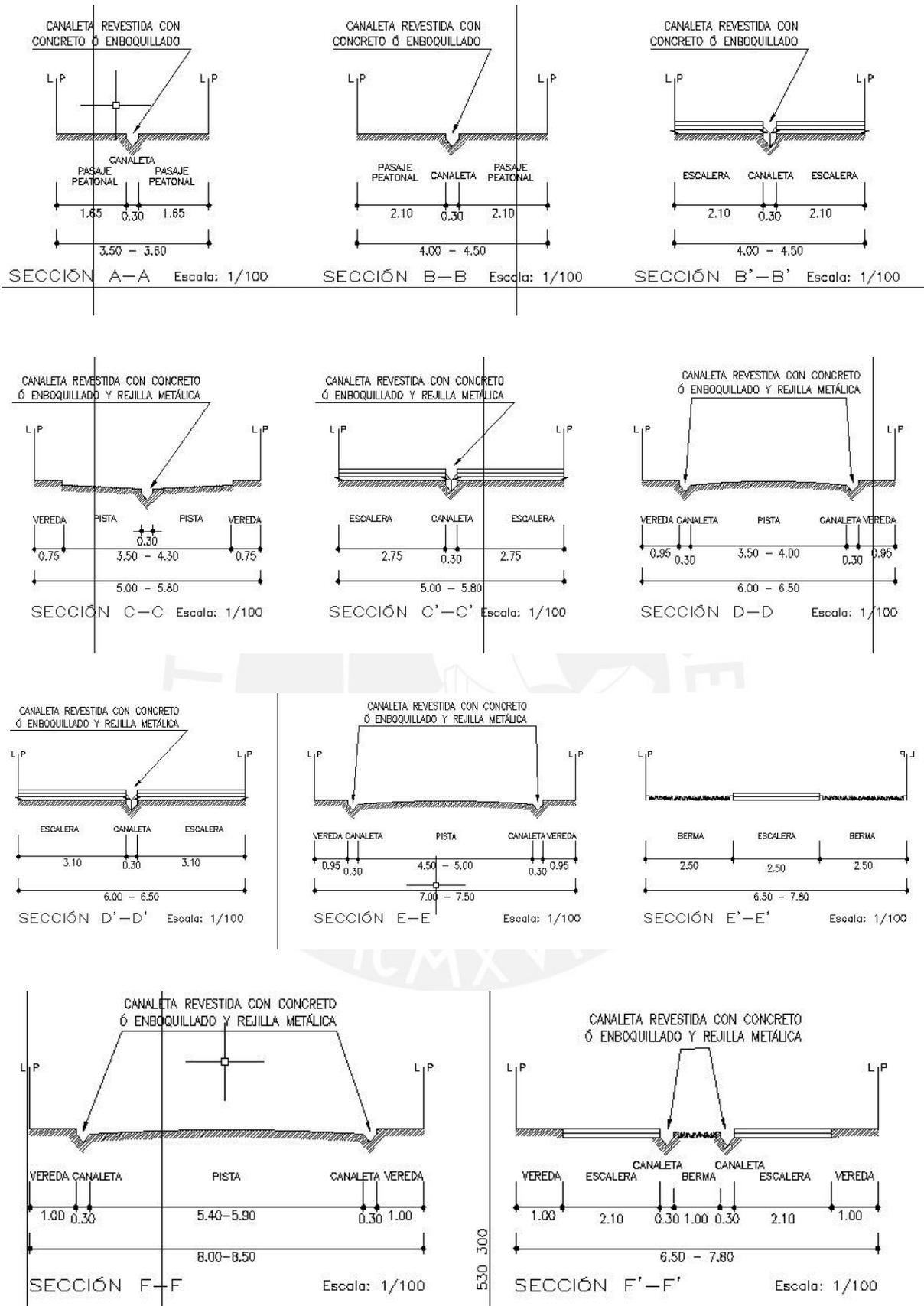


Figura 89: Detalle de calles Fuente: COFOPRI

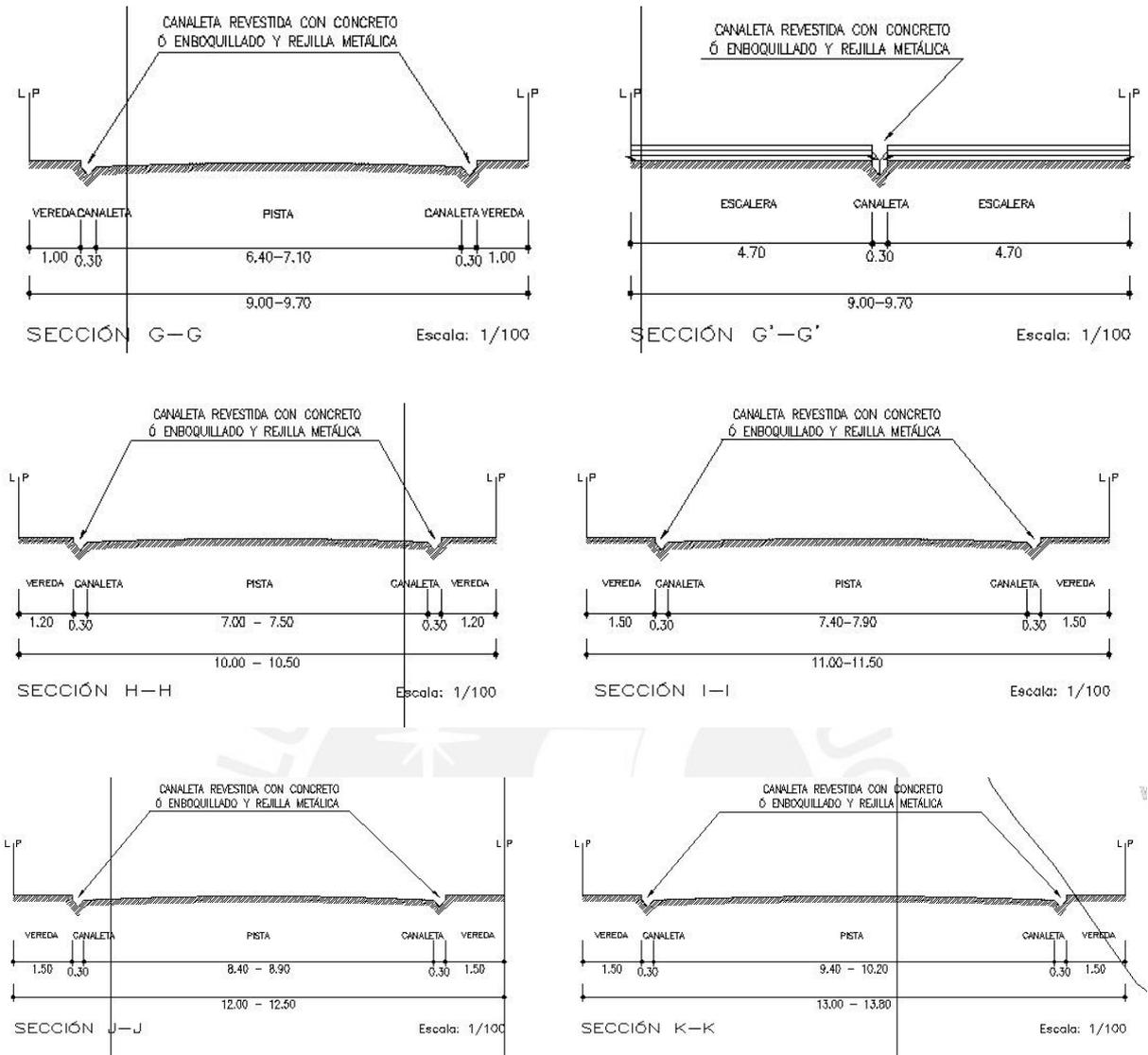


Figura 90: Detalle de calles Fuente: COFOPRI