

2007

ESTUDIO VIAL Y PEATONZALIZACIÓN DEL CENTRO HISTORICO DEL CUSCO

Análisis de la Problemática y de Estado de la Cuestión pertinente que han sido revertidos en la propuesta enmarcada por el Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco y su eje temático Movilidad y Accesibilidad.





Instituto Nacional de Cultura
Dirección Regional de Cultura de Cusco

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

**DIRECCION REGIONAL DE CULTURA
DE CUSCO.**

DIRECCION DE PATRIMONIO CULTURAL INMUEBLE

SUB DIRECCION DE CENTROS HISTORICO

COPLAN

Comisión de Implementación del Plan Maestro del Centro
Histórico del Cusco

Coordinador: Arq. Juan Julio García Rivas

FORMULACIÓN DEL DOCUMENTO:

**“ESTUDIO VIAL Y PEATONALIZACIÓN DEL
CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO”**

Responsable del Estudio:

Arq. Marcel B. Rodríguez Bedregal

CONTENIDO

Introducción 7

PRIMERA PARTE: ESTUDIO VIAL Y PEATONALIZACION DEL CENTRO HISTORICO DEL CUSCO

1 PROBLEMÁTICA 8

2 JUSTIFICACIÓN 9

3 MARCO TEÓRICO 9

3.1 LOS MODELOS DE GESTIÓN 10

4 ESTADO DE LA CUESTIÓN 11

5 OBJETIVOS 12

6 CONCLUSIÓN 12

1 PARQUE AUTOMOTOR 13

2 LA RED DE VÍAS DEL CHC 13

3 DEMANDA DE TRANSPORTE 13

4 EL TRANSPORTE URBANO 14

5 VEHÍCULOS DE TURISMO 16

6 SERVICIO DE TAXIS 16

7 ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR INCUMPLIMIENTO DE NORMAS 17

8 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA CIUDAD DEL CUSCO 17

8.1 Causas: 18

8.2 efectos: 18

8.3 Marco Teórico: 18

8.4 Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido / Valores Expresados en LAeq y Zonas de Aplicación 19

8.5 Comparación de Niveles de Ruido (dB) Máximo Registrados con los Límites Máximos Permisibles
20

8.6	Efectos de los Sonidos Comunes.....	21
8.7	Valores Límite de Exposición al Ruido Recomendados por la O.M.S.	22
8.8	Medidas de Mitigación:	22
8.9	Conclusiones:	23

SEGUNDA PARTE: PLAN DE ACCION PARA LA REVITALIZACION Y PROTECCION DEL CENTRO HISTORICO DEL CUSCO -MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

1	CONCEPTO	24
2	EJE TEMÁTICO: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	26
2.1	Visión:	26
2.2	Objetivo General:.....	26
2.2.1	Objetivos Estratégicos:	26
2.3	Programas y Proyectos	27
2.3.1	Movilidad y Accesibilidad	27
2.3.2	Cusco Peatonal	27
2.3.3	Transporte Alternativo no Contaminante	27
2.3.4	Educación Vial.....	27
3	REGLAMENTO DEL PLAN MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO (PMCHC)	27
3.1	Título VIII: Vialidad, Tránsito Vehicular y Transporte Urbano	27
3.1.1	Art. 116.- Vías Públicas	27
	Vías exclusivamente peatonales,.....	28
	Vías de uso mixto	29
3.2	CAPÍTULO II.- TRÁNSITO VEHICULAR Y TRANSPORTE URBANO	30
3.2.1	Artículo 117º.- Tráfico y Circulación	30
3.2.2	Artículo 118º.- Limitaciones para la protección del patrimonio y medio ambiente del Centro Histórico	30
3.2.3	Artículo 119º.- Estacionamientos públicos y privados	31
3.2.4	Artículo 120º.- Transporte Público	31

3.2.5	Artículo 121º.- Transporte de materiales constructivos y desmonte.....	32
3.2.6	Artículo 122º.- Paraderos de Transporte Público.....	32
4	RECORRIDOS TEMÁTICOS.....	34
4.1	1er RECORRIDO (LONGITUDINAL).....	34
4.1.1	PUNTO DE INICIO: QOLQAMPATA.....	35
4.1.2	PUNTO MEDIO: KUSICANCHA – INTIPAMPA – QORICANCHA	35
4.1.3	PUNTO DE CULMINACIÓN: PUMAQCHUPAN	36
4.2	2do RECORRIDO (TRANSVERSAL).....	37
4.2.1	PUNTO DE INICIO: ESABAC	38
4.2.2	PUNTO MEDIO: Plazoleta Espinar.....	38
4.2.3	PUNTO DE CULMINACIÓN: ISMPLAM/Cusco.....	38
5	...A MANERA DE CONCLUSIONES.....	39
6	Bibliografía.....	40
7	ANEXOS.....	50
7.1	DOCUMENTO DEL TALLER MULTISECTORIAL PARA LA EVALUACION DE LA CIRCULACION DE TRÁNSITO EN EL CENTRO HISTORICO.....	50
7.1.1	GRUPO N° 01	51
7.1.2	GRUPO N° 02	53
7.1.3	GRUPO N° 03	54
7.1.4	PLENARIA FINAL.....	56
7.2	PROPUESTAS PARA MEJORAR EL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL CENTRO HISTORICO	58
7.2.1	PROBLEMAS PRIORIZADOS POR LA POBLACION	58
7.2.2	SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS	59
7.3	Entrevista al Arq. Freddy Villalba Sub Gerente de Tránsito de la Municipalidad Provincial del Cusco al respecto de la Peatonalización del CHC.....	61

El gran sueño de peatonalización del Centro Histórico de la ciudad del Cusco data de por lo menos diez años. Muchos intelectuales y los propios vecinos que comprendieron el valor sacro de la ciudad y el problema de contaminación que podía significar el aumento del parque automotor, iniciaron un silencioso trabajo de reflexión sobre el tema de vialidad y peatonalización.

Durante el año 2001 y 2002, iniciado el proceso de elaboración del Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco, se llevó a cabo el proyecto “Chaqui Purisunchis”. Se trataba de una iniciativa propuesta por el equipo de elaboración del plan que consistía en experimentar una peatonalización sobre la Plaza de Armas y calles aledañas los días sábados y domingos, se logró que todas las museos y otros sitios de actividad cultural se mantuvieran abiertas al público cuzqueño de manera gratuita y se aprovechó para consultar a la población sobre la propuesta de peatonalización del Centro Histórico.

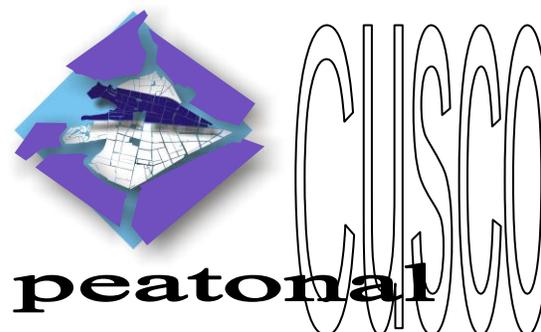
Con resultados positivos y alentadores de los resultados de “Chaqui Purisunchis” el Plan Maestro considero la peatonalización del Centro Histórico como uno de sus proyectos principales, materializando esta idea en el trabajo de la Plaza Espinar y Santa Clara.

La nueva gestión municipal iniciada el presente año ha demostrado la falta de preparación de todos sus profesionales en cuestiones de gestión de patrimonio y peatonalización, dejando pasar la oportunidad de peatonalizar Santo Domingo (“Intipampa”).

*La oficina de COPLAN se ha visto en la necesidad de realizar un estudio más detallado de las posibilidades de peatonalización del Centro Histórico, con jornadas de sensibilización con diferentes instituciones. **El Arquitecto Marcel Rodríguez** ha realizado el estudio de peatonalización poniendo énfasis en los vínculos que existen entre la problemática vial y los valores culturales del centro histórico.*

El presente documento es el resultado de un año de paciente estudio y sensibilización a diferentes sectores usuarios del transporte privado y público; contiene una parte de diagnóstico y luego una parte propositiva con propuestas muy creativas de valorización del patrimonio cultural por medio de la peatonalización de nuestro centro histórico. Este será un documento base de gestión para proyectos de peatonalización en el futuro.

“ESTUDIO VIAL Y PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO”



1 PROBLEMÁTICA

El Centro Histórico del Cusco (CHC), declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en el año 1983; es víctima diaria de las congestiones vehicular y peatonal, generadas entre otros factores por la centralización administrativa, financiera, comercial y cultural, etc. Que ocasiona el carácter uní nuclear de la ciudad. Suma a este problema, el incremento del parque automotor, la estrechez de las vías, la inexistencia de edificios y/o playas de estacionamiento (las calles cumplen esta función), el turismo y su demanda de transporte, el cambio de uso de los predios que originalmente fueron viviendas de vecinos oriundos a un uso comercial y muchas veces regentado por extranjeros, etc. Problemas que a su vez han reducido la calidad de vida urbana, puesto que esta congestión vehicular genera: contaminación ambiental y sonora, estrés e inseguridad; un CHC cada vez menos agradable de transitar y, gradualmente deteriorándose por los micro sismos que producen los vehículos en su transitar y que afectan estructuralmente al patrimonio edificado. La densificación peatonal viene ocasionando la pérdida de la calidad perceptual, motriz, la pérdida de la función de espacio de encuentro y sosiego entre vecinos que cada día se vienen sintiendo más relegados del que otrora fuera su espacio. I es que en la población usuaria del CHC encontramos que hay muchos ciudadanos foráneos que ya no solo son turistas con un lugar de origen y al que retornan si no, ciudadanos que vienen a radicar. En el CHC encontramos que confluyen todas las sangres; pero además de las peruanas: quechuas, aymaras, blancos, amarillos y negros; las europeas, americanas, asiáticas, etc. y sus distintos matices. Este hecho que debería ser beneficioso para la cultura propia, lastimosamente dista

mucho de serlo por que viene ocurriendo lo contrario: se relega y subordina al ciudadano cusqueño, a la cultura cusqueña contemporánea, por intereses prioritarios para esta sociedad foránea y muchas veces pastiche, que tiene el interés económico como eje fundamental.

Un replanteo técnico de los flujos funcionales y accesorios, del CHC no será suficiente si es que este no incide en el mejoramiento de la calidad de vida de la población usuaria y en este grupo, los vecinos oriundos, representantes de la cultura propia del CHC tienen la prioridad en la mejora y protección. I lo más importante, deberá tomarse en cuenta que se está transitando por una ciudad histórica con altísimo componente patrimonial a cuyo resguardo y gestión nos orientamos.

2 JUSTIFICACIÓN

- Si no se enfrenta el incremento del parque automotor, el CHC estará hacinado y utilizado solo para trabajar ya que la población residente (en especial cusqueña oriunda) preferirá mudarse a lugares con mayor calidad vivencial.
- Permitir que estas unidades vehiculares incrementadas en número, circulen sin regulación por el CHC, está ocasionando daños estructurales al Patrimonio Material.
- En el tema vial la Gestión del CHC se esta llevando como en cualquier ciudad moderna, midiendo la capacidad de las vías sin tomar en cuenta la constante Patrimonio que tiene esta ciudad. Patrimonio que debe ser confortablemente apreciado y a su vez salvaguardado.
- El ya no recorrer peatonalmente (por las disminuidas condiciones de confort) es desventajoso para la salud, la socialización entre vecinos y el contacto con la misma ciudad como insumo para formar identidad.
- Si no fortalecemos nuestra cultura en sus diversas acepciones, el contacto intercultural producido por el carácter cosmopolita de la ciudad, nos será desventajoso, lejos de una armonía y corresponsabilidad de nuestra autenticidad, y otra vez estaremos siendo "integrados" a otra cultura.

3 MARCO TEÓRICO

Para **Fernando Carrión**, no hay que olvidarse que el centro histórico fue alguna vez la ciudad toda y por lo tanto, síntesis de todas sus actuales características, producidas por los distintos momentos culturales que le tocó vivir. Su origen y riqueza proviene de su heterogeneidad cultural. Generalmente las ciudades tienen en su centro histórico al origen de su propia vida, y así como se desarrollaron con el paso de los años, hoy deberían retomar sus pasos desde estas raíces, desde el centro histórico,

porque el renacimiento de la ciudad sólo se logrará si es que se planifica desde el centro, con el máximo respeto a la historia y a sus pobladores, en base justamente a movilización de los recursos que le son propios de la nación y no traídos del exterior, como generalmente se cree que puede ocurrir en estos casos.

Hay la necesidad de construir una historia de la intervención en los Centros Históricos de América Latina. Hemos sido adictos al "género epistolar" y muy poco dados a la reflexión teórica. Allí están las cartas de Venecia, de Quito, que terminaron siendo una colección de recetas abstractas para realidades concretas y que impidieron el desarrollo teórico.

Un tema fundamental es el sujeto patrimonial: ¿De quién es el centro histórico? ¿Quién decide sobre los centros históricos? ¿Quién construye los centros históricos? ¿Quién reconstruye los centros históricos? En otras palabras, trata respecto del derecho a la ciudad, de la dimensión social del patrimonio, y de la relación entre el técnico, el político y la población. Por otro lado, aparece la referencia a la voluntad política, que termina por resolver las insuficiencias de los técnicos. Así, mientras los técnicos recurren a la falta de voluntad política para explicar los problemas de una propuesta, los políticos lo hacen con relación a la viabilidad de los planes. Y, hasta tanto, la población mira como se incumplen los plazos de los unos y de los otros.

3.1 LOS MODELOS DE GESTIÓN

Parece que estamos en el punto de un quiebre fundamental en las intervenciones de los centros históricos. Primero, porque hasta ahora muy poco se ha trabajado respecto de los modelos de gestión. Segundo, porque hay la posibilidad de empezar a pensar en el gobierno de los centros históricos, lo cual le da una dimensión política muy interesante, que vincula participación, representación, identidad, acción social, etc.

En tercer lugar, queda claro que la idea de paradigma o modelo no es buena, porque tiende a encasillar la riqueza de la realidad en la pobreza de las formulaciones ideales para, de esta manera, reproducir recetas foráneas en nuestras ciudades y centros históricos. En esa perspectiva, llevar un caso exitoso a la categoría de modelo puede resultar muy peligroso.

Hernán Crespo (Sub-director general para la cultura UNESCO), planteó la necesidad de revisar los conceptos de la teoría y la práctica de la rehabilitación en América Latina. No es casual este requerimiento, en tanto estaríamos viviendo un momento de transición (¿ruptura epistemológica?) en el campo –que, incluso, ha llevado a algunos autores a afirmar que estamos viviendo un cambio de paradigma que se expresa en un doble tránsito: de lo físico espacial hacia una visión holística e integral y de la gestión estatal a la privada.

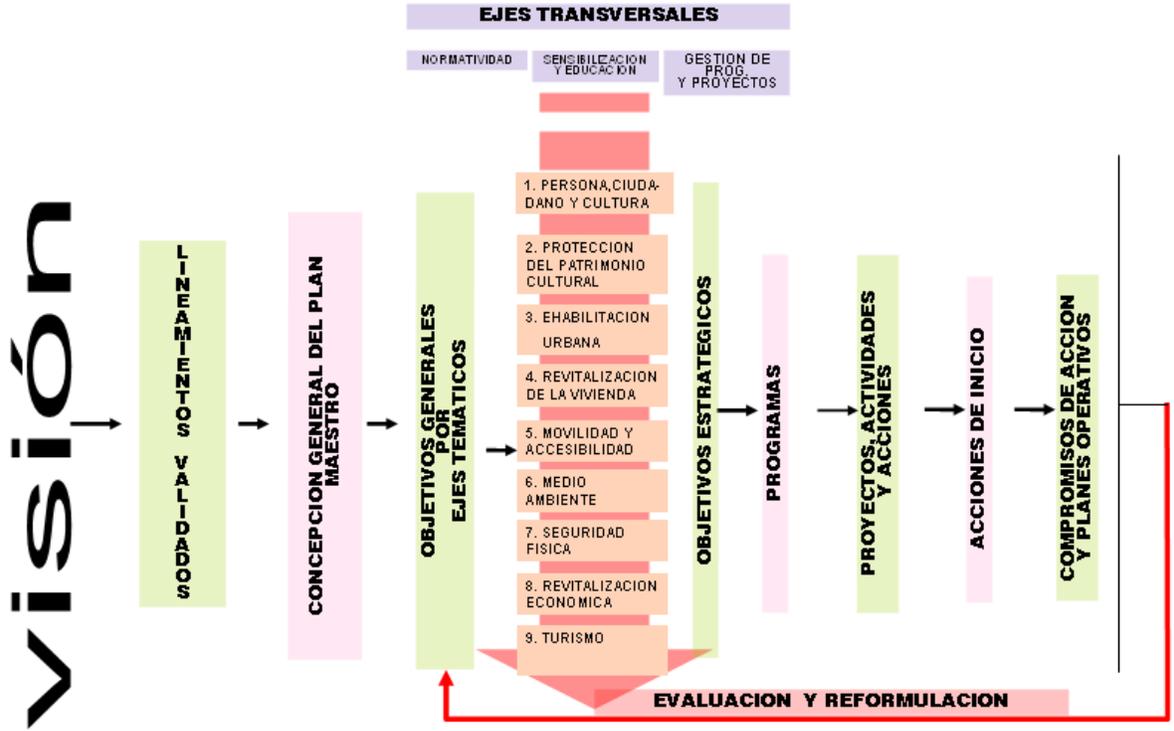
Sin duda que hay ausencias temáticas y debilidades metodológicas, pero ello no debe llevarnos a creer que resolviendo estas debilidades se arregla todo. Se percibe la necesidad de volver a discutir respecto del objeto de conocimiento y de actuación; esto es, de los conceptos de centro histórico, sitio histórico, patrimonio, centralidad entre otros.

En la ciudad de Trujillo encontramos un estudio-campaña de nominada "Un día sin auto", precisamente para salvaguardar su Centro Histórico y crear consciencia de los problemas que el parque automotor esta ocasionando.

4 ESTADO DE LA CUESTIÓN

El CHC cuenta con un Plan Maestro (PMCHC) y pertinente Reglamento ambos con categoría de Ley, aprobados por R.M.115-2005 y R.M.140-2005 respectivamente.

Tiene dos momentos el primero en el que se hace un diagnóstico que interpreta una realidad compleja actual y preexistente llena de problemas y contradicciones para poner fin al permanente de deterioro, destrucción y transformación inapropiada del patrimonio. El segundo momento orienta sus propuestas y acciones hacia una efectiva protección y revitalización del CHC en su conjunto en lo urbanístico, lo arquitectónico, las actividades sociales, económicas y culturales.



El quinto eje temático de dicho plan, trata el tema de Movilidad y Accesibilidad cuya Visión enuncia: “El CHC cuenta con un sistema de movilidad y accesibilidad eficiente y de calidad que privilegia al peatón y a la persona con discapacidad”. I a partir de ahí, se desarrollan los lineamientos, objetivos, programas y proyectos de la propuesta orientada a peatonalizar nuestro Centro Histórico como lo son otros mejor valorados, ejemplo de ello: La Petit Francois de Strassburgo en Francia; Nüremberg, Munich y Heidelberg en Alemania; Bruselas y Brujas en Bélgica o sin ir muy lejos La Habana, Quito y en algunos días Trujillo en Perú.

Un eje transversal del PMCHC es el referido a la sensibilización y educación; creemos que cualquier propuesta por muy buena que sea deberá incidir en estas variables para llegar tener éxito. Entonces, peatonalizar no significa restringir radicalmente el paso de vehículos por el CHC sino, controlar de manera gradual los flujos vehiculares por el CHC priorizando al peatón en el uso de las vías.

5 OBJETIVOS

- Rediseñar los recorridos funcionales del CHC, por los efectos nocivos que los flujos vehiculares representan para la población usuaria y el Patrimonio Cultural Material inmerso en él.
- Analizar y diagnosticar las cantidades y cualidades de los usuarios del Centro Histórico del Cusco.
- Evaluar la capacidad de parque automotor en el Centro Histórico del Cusco y sus cargas como generadoras de microsismos, contaminación ambiental y sonora.
- Hacer al CHC más vivencial y menos comercial. Reduciendo los niveles de migración de los vecinos primigenios del Cercado.
- Tener un flujo automovilístico controlado, que conviva de manera armoniosa y respetuosa con los usuarios del CHC. Y con el Patrimonio.

6 CONCLUSIÓN

La Introducción de la Variable Patrimonio es insoslayable en el rediseño aplicativo de los flujos peatonales y vehiculares que son nocivos a la ciudad (edificios, personas y sus Interacciones, historia, etc.) y mejorará la calidad de vida urbana, la conservación de la Cultura en el Centro Histórico del Cusco lo cual fortalecerá su identidad.

CARACTERIZACIÓN DEL CHC

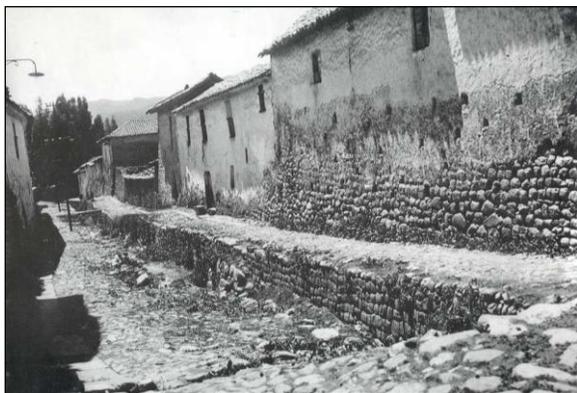
1 PARQUE AUTOMOTOR

En el año de 1989 eran 11806 vehículos los que circulaban en la ciudad y esta cifra es importante tenerla en cuenta porque hasta ahí era el límite que nuestro Centro Histórico podía tolerar. El año 2000, ya eran 19260 los vehículos que circulaban en el CHC y estos de un total de 66154 que fueron registrados en el departamento.

Para el año 2005, calculamos que eran 23348 las unidades vehiculares que circulan en el CHC diariamente; vale decir más del doble de la capacidad máxima enunciada en 1989. Obviamente este exceso trae consigo innumerables problemas y desequilibrios para los que la cultura es lo más frágil y vulnerable.

13

2 LA RED DE VÍAS DEL CHC



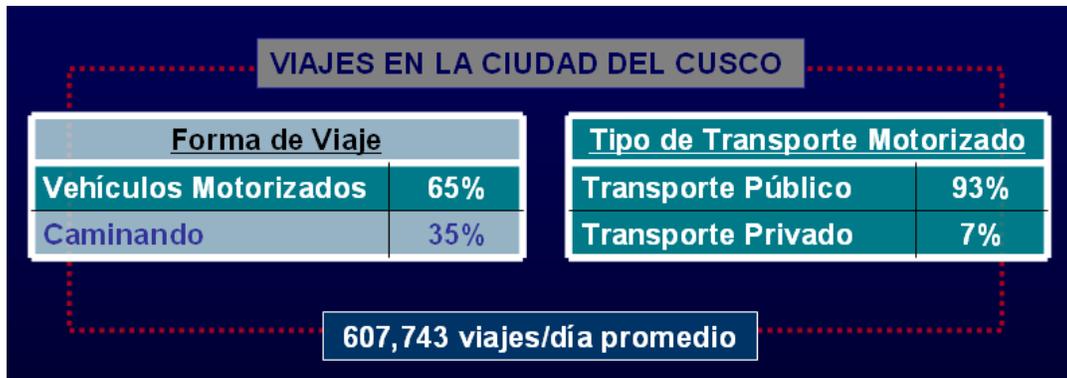
▲ Fot.01. Calle Tullumayo altura a la altura de la calle Cabaracancha como parte de la trama urbana prehispánica y primigenia. Fuente M. Chambi.

El Cusco es una ciudad colonial estructurada sobre parte de la trama Inka, modificada parcialmente por el ensanchamiento y apertura de calles principalmente a partir del post-sismo de 1950 en el contexto de una "modernidad" que priorizó a los vehículos en el uso de las vías. El CHC jamás fue pensado ni edificado en el flujo vehicular que ahora se presenta y en ese entender es que se debe propender a que los recorridos vehiculares sean periféricos a la Zona Monumental.

3 DEMANDA DE TRANSPORTE

En la ciudad del Cusco se tiene aprox. 607743 viajes al día en promedio; así mismo, de estas formas de viaje, el 35% es caminado o peatonalmente y el 65% es por medio de vehículos motorizados y de este 65%, el 93% es efectuado usando el transporte público mientras que el 7% es en transporte privado.

Es importante mencionar que las horas punta del transporte en el CHC son: De 7.30 a.m. a 8.30 a.m., 11.30 a.m. a 13.30 p.m. y 18.00 p.m. a 20.00 horas p.m.



▲ Fuente: Estudio Origen y Destino / PLAN REGULADOR DE RUTAS - DGTTU - MPC

4 EL TRANSPORTE URBANO

Se muestra descuidado, con altos porcentajes de déficit, con significativos costos sociales, contaminación ambiental, pérdidas de horas-hombre y horas-máquina. Tal como se puede discernir del siguiente esquema.

	INGRESOS BRUTO	EGRESOS	LÍQUIDO (DIARIO)	LÍQUIDO (MENSUAL)
6:00 am. – 10:00 / 11:00 pm. (16 horas)	S/. 280.00	Combustible S/.110.00 Conductor S/.25.00 Cobrador S/.10.00 Viático S/.10.00 S/.155.00	S/.135.00	S/.3780.00
6:00 am. – 08:00 pm. (14 horas)	S/. 255.00	Combustible S/.80.00 Conductor S/.10.00 Cobrador S/.22.00 Viático S/.10.00 S/.122.00	S/. 103.00	S/. 2884.00

Fuente: Revista Nuevos Tiempos – Cusco Edición Nº 2
Junio – Julio – Agosto del 2007

Así mismo, se tiene los siguientes indicadores:

- El 98% de Cinturones de Seguridad de las unidades de transporte urbano están: INSERVIBLES.

- El 90% de sus Velocímetros están: INSERVIBLES.
- El 35% no han adaptados sus vidrios laterales, posteriores ni delanteros a la función que ofrecen; hecho que genera el desconfort de los pasajeros.
- Muchas de estas unidades circulan con motores Adaptados, ya sean de Nissan a Toyota de Toyota 2L a 3L y de Kia, Asia a Toyota
- En cuanto a los certificados de seguro, estos cubren hasta 14 pasajeros por unidad, cantidad que es ampliamente sobrepasada en la práctica al llevar muchos más pasajeros lo que ocasionaría que en caso de accidente muchos se queden sin seguro contra accidentes.

Sobre los choféres o conductores que finalmente son los que tiene la responsabilidad de hacer llegar a sus destinos a los pasajeros sin ninguna contrariedad para su salud física ni mental ni para su tiempo, podemos decir que:

- Trabajan 15 a 18 horas x S/.20.00 a S/.25.00 soles.
- No deben laborar más de 04 horas.
- Ganan de acuerdo a lo recolectado.
- No cuentan con ningún seguro (ni para ellos ni para sus familias)
- La DRT exige a una empresa contar con el Seguro Empresarial (no = SOAT)
- En feriados son los cobradores los conductores
- Muchos solo tienen licencia A2 siendo la obligatoria la A3 y peor aún los cobradores manejan con licencias A1 + Constancia A2 la cual es emitida por tramitadores.

I una de las principales falencias en el servicio brindado es que este personal no cumple con las rutas preestablecidas argumentados en las siguientes excusas como puede verse:

EXCUSA	EMPRESA
No hay pasajero	El Zorro, Santiago Express, Saylla, Servicio Rápido, Servicio Andino, Sr. del Cabildo, Pegaso, Illary 21, El Mirador, Expreso Patrón San Sebastián, etc.
Se nos hace tarde	Servicio Rápido, Pegaso.
El control es hasta las 08	Servicio Rápido (para no ir a Arcopata).
El carro no puede subir con un pasajero	Servicio Rápido
Pásese al otro carro, esta malogrado	Servicio Rápido
Esta muy oscuro, no hay seguridad	Expreso San Sebastián, Illary Qosqo
Solo hasta la Andina	Servicio Rápido (para no subir a Larapa)

5 VEHÍCULOS DE TURISMO



▲ Fot.02. Plazoleta Espinar y vehículo de turismo cuyo peso está restringido por el RPMCHC.

- Agudizan las dificultades propias del transporte en el CHC.
- Convierten en atolladeros y paraderos esquinas, plazas y otros ambientes urbanos.
- Normas que prohíben la circulación de vehículos pesados en el área monumental, por los daños que causan a las estructuras físicas, no afectan e estos vehículos cuyo impacto es el mismo.
- Producen contaminación ambiental y acústica.

6 SERVICIO DE TAXIS

Mucha de la congestión vehicular dada en el CHC tiene como motivo a los taxis que circulan muchas veces vacíos hasta coger algún pasajero ya que en la ciudad no se cuentan con paraderos establecidos para taxis y a los que los usuarios vayan por uno. Ahora, es motivo de congestión el hecho que un vehículo circule con uno o dos pasajeros, pudiendo transportar más personas lo que significaría el uso de menos unidades vehiculares. Como se analiza en los cuadros adjuntos se tiene 4406 taxis formales. Pero que hay de los informales que están por el orden de las 5000 unidades y muchas de esas

CUADRO DE VEHIC. POR MARCA A 2006		
MARCA:	TOTAL	%
TOYOTA	2.457	55,76
DAEWOO	1.566	35,54
NISSAN	194	4,27
OTROS (Ford, Kia, Mitsubishi, etc.)	189	4,3
Sumatoria total:	4.406	100%

VEHICULOS POR CLASE:		
CLASE DE VEHICULOS	TOTAL	%
STATITON WAGON	2.410	54,7
AUTOMOVIL	1.996	45,3
Sumatoria Total	4.406	100%

CANT. DE VEHIC. POR TIPO DE COMBUSTIBLE		
COMBUSTIBLE	N° Und	%
GASOLINA	4.278	97,11
PETROLEO	128	2,89
Sumatoria Total	4.406	100%

ANTIGÜEDAD DE UNIDADES VEHIC.		
ANTIGÜEDAD	N° Und	%
DE 0 A 05 AÑOS	926	21%
DE 06 A 10 AÑOS	3.348	76%
DE 11 A 15 AÑOS	132	3
Sumatoria Total	4.406	100%

unidades son las rechazadas en Lima. A pesar que el organizar el servicio de taxis del CHC es función de la MPC, no se debe olvidar la variable Patrimonio tan presente en la ciudad por lo que se debe incluir al INC en la administración vial.

7 ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR INCUMPLIMIENTO DE NORMAS

Importante a tener en cuenta es que Cusco está en tercer lugar en las estadísticas por accidentes de tránsito como se muestra abajo y el motivo es la escasa o nula educación vial de los conductores, cobradores y pasajeros. Los primeros y segundos porque no hacen una honesta revisión técnica de sus unidades, infringen velocidades y restricciones como las de no tocar bocina, aceleran con el color ámbar para "ganarle" al semáforo, sobrecargan de pasajeros sus unidades, etc. Los segundos -nosotros- por permitirlo, por apurar a los conductores cuando estamos retrasados, por cruzar las vías no por las intersecciones, por tomar taxis informales, etc.

No olvidemos que uno de los ejes transversales del PMCHC es el referido a la Educación y Sensibilización y la posición del INC/COPLAN es que cualquier propuesta por muy buena que sea no tendrá éxito si es que no se incide en estas dos variables.

Departamento	N° de Vehículos	N° de Accidentes	%
LA LIBERTAD	37 412	3 596	9.61
AREQUIPA	64 662	5 306	8.21
CUSCO	25 096	1 843	7.34
ANCASH	16 272	1 166	7.17
JUNIN	39 583	2 702	6.83
LIMA-CALLAO	750 610	49 696	6.62
TACNA	24 297	1 557	6.41
PUNO	20 504	1 111	5.42
PIURA	28 728	1 318	4.59

▲ Accidentes de Tránsito a Nivel Nacional. Fuente: Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG)

8 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN LA CIUDAD DEL CUSCO

Este tema está dirigido a determinar y dar una los niveles de intensidad de ruido producido por diferentes fuentes generados por actividad antrópica realizado entre los meses de Marzo y Mayo del 2006. Considera como un grupo de muestreo además de instituciones educativas, centros de salud, mercados de abasto, terminales terrestres y terminal aéreo, los nodos vehiculares.

Para nodos vehiculares se tomaron en cuenta las horas punta, encontrándose que los datos registrados sobrepasan lo límites máximos permisibles dados por la Organización Mundial de la Salud y los Estándares de Calidad Ambiental para Ruido que es **70dB** para ambos casos.

De los análisis de los datos registrados se denota que la contaminación acústica en la ciudad del Cusco es alta porque supera los valores límites establecidos desde 3dB en el mejor de los casos hasta en 20dB en vías públicas.

8.1 CAUSAS:

- Crecimiento del parque automotor.
- Actividad comercial.
- Servicio de recojo de residuos.
- Uso de alarmas y sirenas.
- Construcción de obras públicas y edificaciones.

8.2 EFECTOS:

- Contaminación sonora.
- Desequilibrio en la naturaleza y en la salud humana.
 - Envejecimiento prematuro del oído.
 - Pérdida de Capacidad Auditiva.
 - Falta de concentración.
 - Problemas de tipo nervioso.
 - Problemas cardiovasculares. (Ya que el ruido perturba el descanso, el sueño, la relajación; lo que provoca tensión y cansancio).

8.3 MARCO TEÓRICO:

- Decreto Supremo Nº 085-2003-Presidencia del Consejo de Ministros (PCM): "Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para Ruido".

Establece los estándares nacionales de calidad ambiental para ruido y los lineamientos para no excederlos. Permite a las municipalidades y a las entidades pertinentes zonificar e identificar las áreas de contaminación sonora.

- Ordenanza Municipal 0011999-Municipalidad Provincial del Cusco:

Prohíbe el uso de bocinas de unidades motorizadas restringiendo el uso de las mismas para casos de seguridad o advertencia de posible accidente, lo mismo que el uso de altoparlantes en triciclos u otros vehículos con la aplicación de las respectivas sanciones según el caso.

- De la Torre, Olinto. 2001: "Contaminación Acústica en el Centro Histórico del Cusco":

Analiza el CHC dentro de una retícula de 225m x 275m encontrando puntos con niveles superiores en el día a 65dBA y 55dBA en la noche, con excepción de la zona norte del CHC que está por debajo de los niveles admisibles.

8.4 ESTÁNDARES NACIONALES DE CALIDAD AMBIENTAL PARA RUIDO / VALORES EXPRESADOS EN LA_{EQ} Y ZONAS DE APLICACIÓN

Horario Diurno	Horario Nocturno
Zona de Protección Especial 50 Db	Zona de Protección Especial 40 Db
Zona Residencial 60 dB	Zona Residencial 50 dB
Zona Comercial 70 dB	Zona Comercial 60 dB
Zona Industrial 80 dB	Zona Industrial 70 dB

Fuente: D.S. N° 085-2003-PCM.

8.5 COMPARACIÓN DE NIVELES DE RUIDO (dB) MÁXIMO REGISTRADOS CON LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES

Nº	Nodo Vehicular	Franja Horaria			Promedio	O.M.S.	D.S.085 2003 PCM
		7-9 am	12-2 pm	6-8 am	dB	Leq dB	Leq dB
3	Av. Apurimac - Av. Nueva Alta.	78.8	77.4	74.2	76.8	70	70
4	Calles: San Pedro - Ccascaparo - Fierro – Unión.	74.3	81.8	93.4	83.2	70	70
5	Plaza San Francisco - ca. Marquez - Mesón de la Estrella.	74.2	70.2	73.9	72.8	70	70
6	Av. El Sol - Portal Mantas - ca. Marquez.	81.1	76.4	91.5	83.0	70	70
7	Plaza de Armas - ca. Espaderos - ca. Espaderos.	77.8	76.7	77.6	73.4	70	70
8	Av. Sol - ca. Afligidos - ca. Ayacucho.	95.2	95.1	76.3	88.9	70	70
9	Av. Sol - ca. Puente del Rosario.	74.7	85.4	85.8	82.0	70	70
10	Calles: Santa Catalina Ancha - Ruinas - San Agustín - Herrajes.	80.5	80.3	93.7	84.8	70	70
11	Ca. Choquechaca - cuesta San Blás.	73.9	83.4	75.9	77.7	70	70
12	Av. Tullumayo - calles: Abracitos - Qollacalle - Arcopunku.	84.7	84.5	80.4	83.2	70	70
13	Calles: Qollacalle - Recoleta.	72.4	76.6	83.4	77.5	70	70
42	Av. Garcilaso - Av. Tullumayo.	82.2	82.0	87.5	83.9	70	70
43	Av. Sol - Av. Garcilaso.	84.9	83.5	85.1	84.5	70	70
44	Calles: Matara - Belén.	112.0	81.4	76.9	90.1	70	70
45	Av. Grau - Av. Regional - Av. del Ejército.	82.2	85.3	86.5	84.7	70	70
48	Calles: Nueva - Ccascaparo - Tres Cruces de Oro - Monjaspata.	84.3	86.3	79.0	83.2	70	70

Fuente: D.S. N° 085-2003-PCM.

Leq dB = Valores límites recomendados

Leq dB (A) = Nivel de presión sonora continuo equivalente para un periodo de ocho horas, en decibelios con ponderación A.

8.6 EFECTOS DE LOS SONIDOS COMUNES

La contaminación acústica se considera un factor ambiental muy importante, siendo uno de los indicadores de calidad de vida. Existen otros niveles de ruido recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para ambientes determinados y son los que se muestran en la siguiente tabla:

Ejemplo	Presión del Sonido (dB – A)	Efecto de la Exposición prolongada
Despegue de un avión jet (a 25m de distancia).	150	Ruptura del tímpano
Cubierta de un buque portaviones.	140	Ruptura del tímpano
Transporte blindado de personal, despegue de un jet (a 100m de distancia), audífonos a nivel estrepitoso.	130	Ruptura del tímpano
Rayos, telares, música viva de rock, despegue de un jet (a 161m de distancia), sirena (intervalo cercano), sierra de cadena, estereofónicos de auto.	120	Umbral de dolor en los humanos.
Planta siderúrgica, remachadora, bocina de automóvil a 1m, bocina estéreo puesta cerca del oído.	110	Umbral de dolor en los humanos.
Despegue de un jet (a 305m de distancia), tren del metro, motor fuera de borda, podadora de pasto de motor, motocicleta a 8m, tractor, planta impresora, martinete, camión de basura.	100	Umbral de dolor en los humanos.
Calle urbana bulliciosa, camión con motor diesel, mezcladora, hiladora de algodón.	90	Daño a la audición (8hs), interferencia en el habla.
Triturador de basura, lavadora de ropa, fábrica promedio, tren de carga a 15m, lavadora de vajillas, licuadora.	80	Posible daño a la audición
Tránsito en el periférico a 15m, aspiradora, oficina ruidosa o una fiesta, audio del televisor.	70	Molesto
Conversación en restaurante, oficina promedio, música de fondo, piar de aves.	60	Turbador
Suburbio quieto (en el día), conversación en la sala.	50	Tranquilo

Biblioteca, música suave de fondo.	40	Tranquilo
Área rural tranquila (en la noche).	30	Tranquilo
Murmullo hojas crujientes.	20	Muy tranquilo
Respiración.	10	Muy tranquilo

Fuente: G. Tyler Miller, J.R.-1994.

8.7 VALORES LÍMITE DE EXPOSICIÓN AL RUIDO RECOMENDADOS POR LA O.M.S.

Tipo de Ambiente	Periodo	Leq dB (A)
Laboral.	8 horas.	75
Doméstico, auditorio, aula.	-	45
Dormitorio	Noche	35
Exterior diurno.	Día	55
Exterior nocturno.	Noche	45

Fuente: Arévalo y Llanos – 2002.

8.8 MEDIDAS DE MITIGACIÓN:

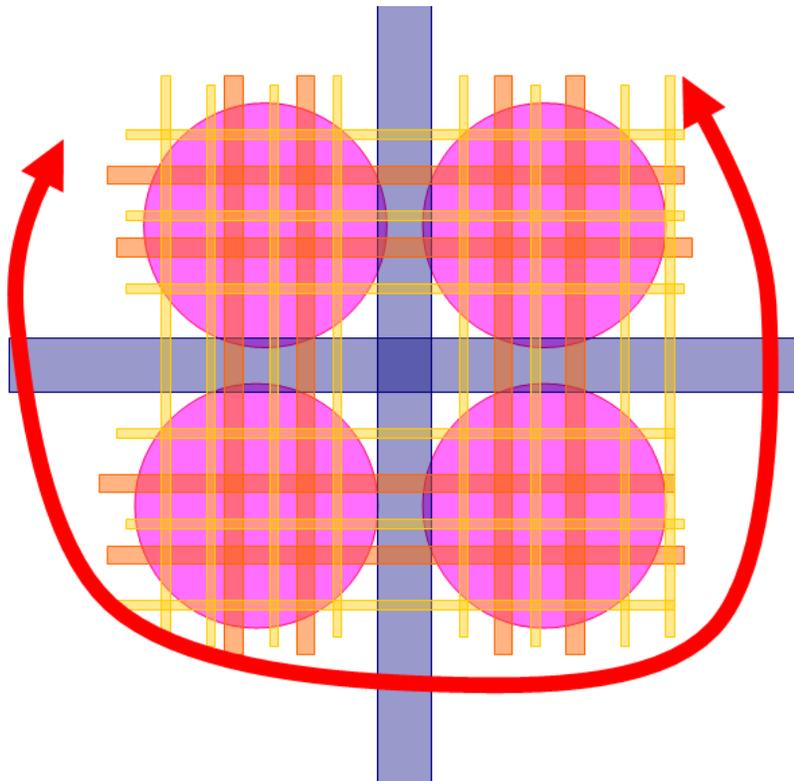
- 1 Descentralizar el CHC planificando una red vial que permita mayor fluidez.
- 2 Junto con el control de emisión de gases vehiculares, se debe realizar también el control de niveles de ruido emitidos, esto en el momento en que se realiza la aceleración al vacío.
- 3 Evitar el uso excesivo de bocinas, silbato. Implementar mayor señalización restrictiva e informativa.

- 4 Realizar campañas de sensibilización.
- 5 Crear barreras naturales.
- 6 La MPC debe fijar los niveles máximo permitidos puntual para el CHC porque la existente no los tiene.
- 7 Implementar el mapa de Zonificación Acústica.
- 8 Implantar el monitoreo permanente. Reubicar el aeropuerto, terminales ferroviarios y terminales de bus interprovinciales.

8.9 CONCLUSIONES:

- 1 La contaminación acústica de la ciudad del Cusco en los nodos vehiculares evaluados oscila entre los 72.8 y 90.1 dB superando los valores límites establecidos por la OMS y los Estándares Ambientales de Calidad Ambiental para ruido.
- 2 Los niveles máximos de contaminación acústica por distrito, teniendo en cuenta los valores promedio.
- 3 Distrito Cusco: Máx. 90.1dB
- 4 Distrito Santiago: Máx. 84.8dB
- 5 La ciudad del Cusco existe en promedio ruidos mayores a los 70dB por lo que la alerta del incremento de la contaminación acústica está dada; lo que pone en serio riesgo y peligro la salud humana del poblador urbano disminuyendo su calidad de vida.

PLAN DE ACCIÓN PARA LA REVITALIZACIÓN Y PROTECCIÓN DEL CHC-MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD



1 CONCEPTO

En la imagen de arriba podemos esquematizar el concepto de Cusco Peatonal, sostenido por INC/COPLAN a partir del año 2007.

Una persona puede caminar aproximadamente 500m a la redonda diariamente y sin fatigarse, que en el dibujo vendrían a ser los círculos en fucsia; entonces es entre estos radios peatonales que sería necesario el flujo vehicular (líneas azules gruesas), obviamente para alimentar periféricamente los "círculos" peatonales. Estas vías entre los círculos, son las de uso mixto donde se tiene una circulación diferenciada y exclusiva de peatones y vehículos respectivamente.

Ahora, podemos hacer la abstracción e imaginar que cada uno de estos círculos es uno de los barrios históricos del CHC; vale decir, San Pedro, Santa Ana, San Cristóbal y San Blás. Obviamente no todas las personas tendrán -por su ubicación- los mismos

500m a la redonda; así mismo no podemos dejar desguarnecido el interior de estos círculos del recojo de basura o el ingreso de vehículos en una situación eventual, por ello es que se plantean una red de vías (la roja en el esquema) en las que solo se permitiría la circulación vehicular en horarios preestablecidos y en unidades de tamaño y peso restringido o en su defecto serán de uso habitual compartido por peatones y vehículos, sin perjuicio de la **prioridad** de los primeros. Los vehículos deberán adaptar su velocidad a la del peatón y respetar en todo sentido el tránsito peatonal. Las grilla o red amarilla corresponde a las vías eminentemente peatonales.

Por último, es indispensable para la descongestión del CHC que en todo momento se opte por una circulación vehicular periférica a la Zona Monumental (flecha roja del esquema); vale decir que el CHC no sea atravesado insulsamente pudiendo usar vías alternas como la Av. del Ejercito para llegar de la Zona Nor-Oeste a la Zona Sur-Este de la ciudad por ejemplo.

A continuación se muestran los planos de Vialidad y Transporte en el CHC contenidos en el PMCHC. El primero correspondiente al diagnóstico donde se puede apreciar la cualificación actual de las vías y su cuantificación en Km, las rutas de transporte y las cinco zonas de conflicto: San Francisco, calle nueva, calle ayacucho, Limacpampa y Pumacchupan.

El segundo plano corresponde a la propuesta en el tema de Movilidad y Accesibilidad, Peatonalización y Tránsito. No debemos olvidar que todo Plan es perfectible y retro-alimentable por lo que las propuestas contenidas en el PMCHC son susceptibles de ser enriquecidas.

2 EJE TEMÁTICO: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

- Adopción de políticas (algunas ya en marcha) de desconcentración de actividades del CHC.
- Fortalecimiento de otros centros de actividad en la ciudad.
- Organización del sistema de movilidad y accesibilidad para el CHC con sujeción a las características y capacidad de soporte de las vías.
- Preferencia del espacio público para el peatón y las personas con discapacidad.
- Mayor regulación del transporte público masivo y turístico y vehículos menores.
- Organización del tránsito vehicular y peatonal definiendo el tipo y preferencia de uso, circulación y tratamiento de superficie adecuada.
- Especial articulación con toda el área urbana mediante vías perimetrales de acceso.
- Organización del sistema de abastecimiento y servicios, con el establecimiento de horarios y características de vehículos.
- Red peatonal que interactúe adecuadamente con el sistema de movilidad y accesibilidad vehicular, así como potenciar el transporte público y particular no contaminante.

26

2.1 VISIÓN:

"El Centro Histórico, cuenta con un sistema de movilidad y accesibilidad eficiente y de calidad que privilegia al peatón y a la persona con discapacidad"

2.2 OBJETIVO GENERAL:

Contar con buena accesibilidad mediante sistemas de movilidad adecuados, eficientes, no contaminantes y articulados a la metrópoli urbana.

2.2.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

- I. Contar con sistemas eficientes de movilidad y accesibilidad.
- II. Lograr un uso y tratamiento preferentemente peatonal del espacio público, con especial atención a personas discapacitadas, niños y adultos mayores.
- III. Contar con un transporte público y de turismo no contaminante.
- IV. Educar y sensibilizar al peatón, conductor y autoridades en el uso y manejo de los sistemas de movilidad.

2.3 PROGRAMAS Y PROYECTOS

2.3.1 MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

- Plan de Contingencia.
- Plan de Accesibilidad y Movilidad

2.3.2 CUSCO PEATONAL

- Cusco Peatonal – Accesibilidad sin barreras

2.3.3 TRANSPORTE ALTERNATIVO NO CONTAMINANTE

- Rescate del tranvía.
- Conversión a sistemas de gas natural
- Ciclovías

2.3.4 EDUCACIÓN VIAL

- Educación y sensibilización para peatones y conductores.
- Educación y sensibilización a autoridades.

3 REGLAMENTO DEL PLAN MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO (PMCHC)

3.1 TÍTULO VIII: VIALIDAD, TRÁNSITO VEHICULAR Y TRANSPORTE URBANO

3.1.1 ART. 116.- VÍAS PÚBLICAS

Las vías o espacios de circulación peatonal y vehicular tendrán siempre carácter de públicos, con las limitaciones de uso que la Municipalidad pueda establecer en cada caso, para garantizar la funcionalidad y seguridad de la vía, así como para evitar la contaminación ambiental y las vibraciones excesivas producidos por el tránsito vehicular.

Por las características de la red vial del Centro Histórico del Cusco, progresivamente y previa evaluación técnica el uso de las vías será preferentemente peatonal.

Según el grado de esta preferencia, las vías se clasificarán en:

VÍAS EXCLUSIVAMENTE PEATONALES, en las que no se permite el tránsito y estacionamiento de vehículos.



CALLE GARCILASO



CALLE MARQUEZ



CALLE DEL MEDIO



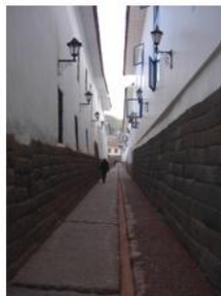
CALLE LORETO



CALLE SUECIA



CALLE PROCURADORES



CALLE ROMERITOS



CALLE CABRACANCHA

VÍAS PREFERENTEMENTE PEATONALES, en las que solo se permite la circulación vehicular en horarios preestablecidos y en unidades de tamaño y peso restringido.



AV. EL SOL 1ra y 2da CUADRAS



CALLE SANTA CATALINA ANGOSTA



CALLE SANTA CATALINA ANCHA



CALLE MARURI



CALLE PAMPA DEL CASTILLO



CALLE ZETAS



CALLE ARRAYAN



CALLE PLATEROS

VÍAS CON TOLERANCIA DE VEHÍCULOS, que serán de uso habitual compartido por peatones y vehículos, sin perjuicio de la prioridad de los primeros. Los vehículos adaptarán su velocidad a la del peatón y respetarán en todo sentido el tránsito peatonal.



VÍAS DE USO MIXTO con separación de aceras y calzadas para la circulación diferenciada y exclusiva de peatones y vehículos respectivamente.

Las intersecciones serán elevadas a nivel de superficie de las aceras o de ser el caso de las vías peatonales.



3.2 CAPÍTULO II.- TRÁNSITO VEHICULAR Y TRANSPORTE URBANO

3.2.1 ARTÍCULO 117º.- TRÁFICO Y CIRCULACIÓN

La Municipalidad del Cusco reglamentará mediante ordenanza el tráfico y circulación de vehículos, con sujeción a los criterios establecidos en el Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco y en particular, a los siguientes:

Los vehículos deberán utilizar exclusivamente las vías reservadas para ellos o en los que esté tolerado el tránsito rodado, con arreglo a la clasificación establecida en el artículo anterior

Los vehículos dedicados al reparto de productos, y recojo de desechos sólidos concentrarán su actividad en las franjas horarias que se determinen, para facilitar la preferente utilización peatonal del Centro Histórico.

30

3.2.2 ARTÍCULO 118º.- LIMITACIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE DEL CENTRO HISTÓRICO



En el Centro Histórico no se permite el tránsito de vehículos de dimensiones mayores a 7.50 m. de largo, 2.30 m. de ancho y 3.30 m. de altura. Los vehículos no podrán tener un peso bruto mayor a 6,500 Kg. Se incluye entre estos: los vehículos de transporte público masivo y turístico, vehículos de abastecimiento, de recojo de desechos, y otros de los servicios públicos.

En las vías que sean calificadas como preferentemente peatonales y con tolerancia de vehículos solo se permitirá el acceso de vehículos con peso bruto menor a 4, 500 Kg.

Las unidades de mayor peso y tamaño vehicular que cuenten con autorización municipal, en forma progresiva deberán ser reemplazadas por unidades que se ajusten a lo dispuesto por el presente artículo, en los plazos y condiciones que determine la autoridad municipal.

En el Centro Histórico del Cusco, se prohíbe el acceso y circulación de vehículos que sean fuentes de contaminación. Para tal efecto, solo se permitirá el ingreso de los vehículos que cumplan irrestrictamente con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Límites Máximos Permisibles de Contaminación Ambiental para el Parque Automotor y cuenten con la Autorización Municipal de "Aire Limpio".

3.2.3 ARTÍCULO 119º.- ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

Para conjugar las necesidades de estacionamiento inherentes a la utilización residencial del Centro Histórico del Cusco con sus características y funciones específicas, y en coherencia con las previsiones de localización de estacionamientos colectivos que propone el Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco, se aplicaran las siguientes disposiciones:

No se permitirán estacionamientos públicos que no tengan acceso directo desde vías de uso mixto a las que se refiere el Artículo 116º.

En las vías que no sean exclusivamente peatonales se podrá permitir el ingreso a estacionamientos particulares individuales, siempre que las vías sean de un ancho igual o mayor a 5.00 m. y los parámetros urbanísticos y arquitectónicos de fachadas lo permitan. A estos efectos se consideran estacionamientos individuales los de capacidad para uno o dos vehículos.

En los estacionamientos privados que sean admisibles conforme lo establecido en el párrafo anterior, la ejecución del acceso deberá respetar el plano de la fachada, la puerta deberá tener un diseño de composición vertical y no podrá exceder de 3.00 m. de ancho.

En cada estacionamiento público se acondicionará una unidad de estacionamiento para uso exclusivo del vehículo que transporta a personas con discapacidad.

3.2.4 ARTÍCULO 120º.- TRANSPORTE PÚBLICO

Los vehículos de servicio de taxi autorizado podrán utilizar las vías públicas en concordancia con su calificación vial. No obstante, podrán acceder a todo el sistema vial por causas justificadas como casos de emergencia, atención por casos de salud o a personas con alguna discapacidad, guardando respeto a la prioridad peatonal de la red.

STICKER PARA TRANSPORTE URBANO AÑO 2007



3.2.5 ARTÍCULO 121º.- TRANSPORTE DE MATERIALES CONSTRUCTIVOS Y DESMONTE

Los vehículos de transporte de materiales y/o desmonte que presten servicio a obras que se ejecuten en edificaciones del Centro Histórico o transiten dentro de él deberán contar con autorización de la Municipalidad, caso contrario los vehículos serán conducidos al depósito hasta la regularización de su autorización respectiva.

Las autorizaciones se tramitarán en la Municipalidad del Cusco sólo para las obras que cuenten con su respectiva Licencia.

3.2.6 ARTÍCULO 122º.- PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para el transporte público urbano en el Centro Histórico se permitirá el uso mínimo necesario de paraderos los cuales tendrán una distancia mínima de 200 m. entre uno y otro.

En los ambientes urbanos del Centro Histórico se prohíbe la ubicación y funcionamiento de paraderos iniciales o finales de unidades del transporte masivo o colectivo de pasajeros urbano, interurbano o interprovincial.

LA PLAZA SAGRADA DEL INTIPAMPA



▲ Burdo uso del espacio Sagrado del Intipampa como estacionamiento. Fuente: M.Rodríguez, 2007.

El día 04/04/2005 colapsó en calle Zetas la Casa Lastarria (declarada Monumento de la Nación) poniendo en evidencia la vulnerabilidad de nuestro sistema vial y la irrespetuosa utilización como estacionamiento de la Plazoleta Santo Domingo, la cual está ubicada en lo que es el Intipampa. Para ilustrarnos, pensemos por un momento en la Plaza San Pedro (obra de Bernini entre 1656 y 1657) en el Vaticano-Roma, sin lugar a dudas la más importante plaza del catolicismo; ahora, imaginemos el flujo de transporte que circulaba por calle Zetas atravesando la

Piazza San Pietro... ¡Inadmisible! ¿Cierto? Exactamente es lo mismo que se hace al atravesar el Intipampa y sepa Ud. Porque:

La Plaza en los andes tiene una larga tradición, desde el Precerámico con funciones aparentemente religiosas y con una morfología variada como se puede ver en Caral (Valle de Supe) y Chavín y siempre con una jerarquía funcional-social, urbana; por lo que, estuvieron rodeadas de importantes edificios. Es el Caso del Intipampa, situada entre el Templo más importante del Estado Inca: el Qorikancha, el Kusikancha (donde se cree habría nacido el Inca Pachacutec) y el templo de Willkakuna (actual Hotel Libertador); conformando todos ellos un contexto altísimamente sagrado. Justamente en este contexto las investigaciones Arqueológicas de Rowe en 1941 evidenciaron estructuras a nivel de cimientos de la cultura Killke (1180 D.C.). En la lógica de la dualidad andina, Intipampa es complementaria y equivalente a la pampa (explanada) de Sacsayhuamán y en ella se realizaban las ceremonias del Situa "(para) que se echasen todas las enfermedades y males de la tierra" (Cristóbal de Molina 1575/1943:29-31) y el Qhapaq Hucha que era el pago en reciprocidad de las deudas incumplidas por los hombres a los Dioses, las ofrendas eran varios niños, lo cual también está relacionado a que en Intipampa se creía estaba el origen de los temblores (Rowe, 1981:224). Las excavaciones del INC por el Arq|go. Octavio Fernández confirmaron estos sacrificios. Además, no olvidemos que el sistema de seques, que son 41 caminos virtuales que van interconectando Huacas y adoratorios, se irradiaban para el caso del valle del Cusco a partir del Intipampa.



▲ Calle Zetas puso en cuenta la vulnerabilidad del Sistema Vial en el CHC. Fuente: M.Rodríguez, 2007.

Es mucho para hablar (por sus valores históricos y simbólicos) del Intipampa; pero terminaremos diciendo, que solo se le ha investigado en aprox.1%. Por ejemplo, se desconoce donde estaba el ingreso al Qorikancha. La situación provocada por el cierre de calle Zetas debería servirnos para investigar y reivindicar este sector del CHC a partir de su sacralidad, contemplando una propuesta vial integral, más respetuosa y periférica, que no atravesase con el transporte urbano esta ciudad declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad por UNESCO en el año de 1983.

Se trata de recuperar la ciudad para los vecinos residentes y en especial oriundos, paseando en ella, utilizando sus espacios públicos para la socialización cusqueña, reconociendo la ciudad; mediante la explicación de profesionales especializados en el Centro Histórico del Cusco (CHC) y en su rico bagaje cultural, tanto material (arqueológico, arquitectónico, urbano, etc.) como inmaterial (folklore, tradiciones orales, arte y artesanías, costumbres, etc.)

Esta idea está dentro del marco de la “peatonalización” del CHC o mejor dicho, del rediseño de los flujos vehiculares y peatonales en el CHC que privilegien al peatón y subordinen a los vehículos motorizados por las muchas variables nocivas al ser humano, a la ciudad, al medio ambiente y al patrimonio que presentan.

Entonces, se trata de recorridos eminentemente peatonales cuya organización y diseño están a cargo de la Oficina de la Comisión de Implementación del Plan Maestro del CHC (COPLAN) del INC-Cusco, en coordinación primeramente con la Municipalidad Provincial del Cusco (MPC) como institución regente de las vías del CHC, la sociedad civil organizada, los defensores del patrimonio de distintas facultades de la UNSAAC¹ y de los barrios tradicionales cusqueños² y otros actores pertinentes a la problemática de la congestión vehicular.

Se han esbozado los siguientes dos recorridos pilotos; el primero de índole cultural material y el segundo de contenido cultural inmaterial.

4.1 1ER RECORRIDO (LONGITUDINAL)

Distancia:	1.7 Km.
Tiempo de recorrido:	
Punto de Inicio:	Qolqampata.
Punto Medio:	Kusikancha - Intipampa
Punto de Culminación:	Pumaqchupan
Nº de personas:	

¹ Ciencias Sociales: Antropología, Arqueología, Historia; Ciencias de la Comunicación, Biología, Derecho, Economía y Arquitectura.

² San Pedro, Santa Ana, San Cristóbal y San Blas.

4.1.1 PUNTO DE INICIO: QOLQAMPATA

- Es un nexo entre el CHC y el P.A. Sacsayhuamán.
- Para reunirnos aprovechamos la plaza enmarcada por el palacio de Manco Cápac y el templo de San Cristóbal, desde la cual se aprecia el CHC y se puede hacer una primera explicación urbanística, histórica y cosmogónica de la ciudad.
- Descendemos por la calle Arco Iris de antigua traza inca y alta riqueza folklórica. Se dice que en las viviendas de esta vía existen muchos duendes y su consecuente tradición oral.
- Arribamos a Waynapata y entramos al balcón del Qosqo donde se produce un encuentro didáctico de la salvaguarda y gestión del CHC y su patrimonio cultural; con complemento de las artes teatrales y musicales.
- Se aprovecha la infraestructura de la Casa del Almirante para enseñar el estilo barroco – plateresco y la tipología de la casa señorial cusqueña. Así como el antiguo colegio de los caciques “San Borja” donde estudió Tupac Amaru II.
- Descendemos al Haucaypata por la cuesta del Almirante y se expone sobre este importante espacio público desde sus orígenes, función, conformación, historia, etc. Así como de los monumentos hoy ubicados en ella.
- Se recorre Inti Kijllu con igual explicación de su función, semántica y palacios que la configuran. Aprovechando la importancia de preservar estructuras como la que esta vía nos ofrece.
- Quebramos por la calle Maruri e ingresamos al Kusikancha

4.1.2 PUNTO MEDIO: KUSICANCHA – INTIPAMPA – QORICANCHA

- **Kusikancha:** Este importante hito donde se presume nació Pachacutec, aún no ha sido difundido y puesto en la oferta del visitante del CHC por lo que su novedad e importancia son tomados en cuenta en este proyecto.
- **Intipampa:** Esta plaza sagrada que es la huaca mayor llamada guarancince, dual a la pampa de la fortaleza de Sacsayhuamán donde se celebra el Intiraymi, actualmente se halla mal utilizada y convertida en burdo estacionamiento para el turismo. Lejos de dársele un uso social-cultural como plaza.
- **Qorikancha:** No se ingresará a este recinto pero si se hará una lectura integral del conjunto desde su origen como templo sagrado al Dios Sol desde donde se irradiaba todo el sistema de ceques incas, su contexto, etc. Luego la

superposición del templo católico de Santo Domingo, el sismo de 1950 y la situación actual del conjunto.

- Se recorre en dirección sur-oriente por la calle Aguacpinta en donde existen importantes y desconocidas estructuras precolombinas contextuales al Qoricancha.
- Cruzamos la avenida Garcilaso y transitamos por el pasaje hermoza, para arribar al Pumaqchupan (la cola del Puma) donde, se hará un reconocimiento de lo recorrido en un esquema integral de la ciudad, complementando el mapa que ahí se tiene con paneles e imágenes didácticas.

4.1.3 PUNTO DE CULMINACIÓN: PUMAQCHUPAN

- Como fin de fiesta, se presentará un festival gastronómico (previamente organizado) a base de la riqueza inmaterial cusqueña tanto en comidas, bebidas y música; teniendo como escenario el parque Orellana cuya función urbana de espacio social y encuentro entre vecinos es actualmente subestimada.

1er RECORRIDO (LONGITUDINAL)

PUNTO DE INICIO
QOLQAMPATA

- Nexo con el P.A. Sacsayhuamán

PUNTO MEDIO
KUSICANCHA
INTIPAMPA

- Recorrido interior y de reconocimiento.

1.7 Km

PUNTO DE CULMINACIÓN
PUMAPAQCHA

- Interpretación didáctica de la ciudad puma
- Festival gastronómico

4.2 2DO RECORRIDO (TRANSVERSAL)

Distancia: 0.77 Km.

Tiempo de recorrido:

Punto de Inicio: Escuela Superior Autónoma de Bellas Artes "Diego Quispe Tito" del Cusco (ESABAC).

Punto Medio: Plazoleta Espinar

Punto de Culminación: Instituto Superior de música Público "Leandro Alviña Miranda" del Cusco /ISMPLAM/Cusco

Nº de personas:

Este recorrido será de reconocimiento del devenir artístico cusqueño, puntualmente en las vertientes de la plástica y la música académicas y otras artes que el recorrido nos posibilita explorar.

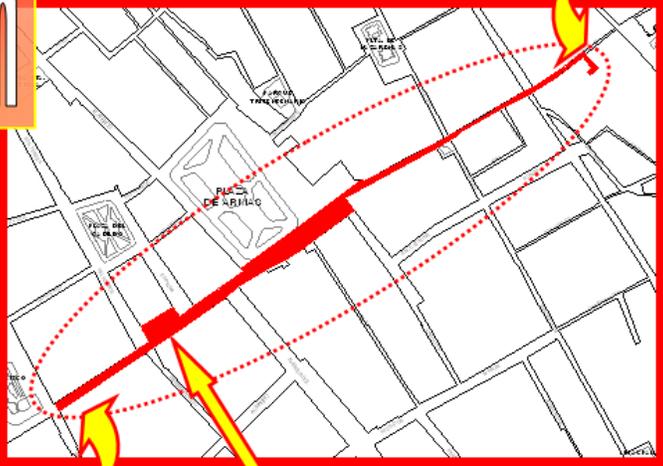
37

2do. RECORRIDO (TRANSVERSAL)

0.77 Km

PUNTO DE INICIO
ESABAC

- Conocimiento del devenir plástico académico cusqueño.



PUNTO DE CULMINACION
ISMPLAM

- Conocimiento del devenir musical académico cusqueño.

PASACALLE

4.2.1 PUNTO DE INICIO: ESABAC

- Así como existen los cuatro grandes maestros de la música cusqueña³, La Escuela de Bellas Artes nos puede nutrir de los principales artistas plásticos cusqueños y sus obras a través de una exposición interactiva que combine la vida, obra y trascendencia de los principales maestros plásticos.

4.2.2 PUNTO MEDIO: PLAZOLETA ESPINAR

- El grupo será recogido por una comparsa de músicos del ISMPLAM/Cusco y voluntarios defensores del patrimonio de la especialidad de teatro que sensibilizarán a la población sobre protección del patrimonio e importancia de la descongestión del CHC en la Plazoleta Espinar.
- En la calle Marqués, se hará mención al fotógrafo andino Martín Chambi y la importancia de su obra. EL estudio suyo se encontraba en esta vía.
- Se proseguirá en pasacalle cusqueño, en dirección nor-oriental; recorriendo periféricamente el Haucaypata, para abordar triunfo, Hatun Rumiyoq y la cuesta de San Blas.

4.2.3 PUNTO DE CULMINACIÓN: ISMPLAM/CUSCO

- Quebramos por el callejón de Tocuyeros e ingresamos al inmueble sede del ISMPLAM/Cusco en donde se preparará un concierto interactivo que aproxime al poblador cusqueño al conocimiento del arte musical local en cuanto a características, estilos, compositores y obras, agrupaciones, etc.
- El fin de fiesta lo da la comunión de los estamentos musical, plástico y escénico de los aliados estratégicos cusqueños convocados.

³ Policarpo Caballero Farfán, Baltazar Zegarra Pezo, Roberto Ojeda Campana y Juan de Dios Aguirre Choquecunza.

5 ...A MANERA DE CONCLUSIONES

- 1 Si no se enfrenta el incremento del parque automotor, el CHC estará hacinado y utilizado solo para trabajar.
- 2 Permitir que estas unidades vehiculares incrementadas en número, circulen sin regulación por el CHC. Ocasiona daños estructurales al patrimonio material.
- 3 El ya no recorrer peatonalmente es desventajoso para la salud, la socialización entre vecinos y el contacto con la misma ciudad.
- 4 Si no fortalecemos nuestra cultura en sus diversas acepciones, el contacto intercultural nos será desventajoso.

6 BIBLIOGRAFÍA

- 1 ALVAREZ TRUJILLO, Hugo: "CUSCO Y LA ARQUITECTURA DE FIN DE MILENIO", Tesis de titulación, Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad de Cusco, 2000.
- 2 AGURTO CALVO, Santiago: "PLANOS DE LA CIUDAD DEL CUSCO, 1751-1949". Lima, 1978.
- 3 AGURTO CALVO, Santiago: "CUSCO, LA TRAZA URBANA DE LA CIUDAD INCA". Proyecto PER-39, INC, UNESCO. Cusco, 1980.
- 4 AGURTO CALVO, Santiago: "ESTUDIOS ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN, ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO INCAS". Cámara Peruana de la Construcción. Lima, 1987.
- 5 APARICIO, Manuel Jesús: "CARTOGRAFÍA CUSQUEÑA EXISTENTE EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS". Artículo publicado en: Revista del Archivo Departamental del Cusco, Nro. 13. Cusco, 1970.
- 6 ARGUEDAS, José María: "CUSCO". Corporación Nacional de Turismo. Lima, 1947.
- 7 ARRIOLA FARFÁN, Marcos: "PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE EN LA REGIÓN INKA" Instituto de Investigaciones UNSAAC-NUFFIC. Cusco, 1989.
- 8 Autor anónimo: "PLANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO DE 1927": Diario El Comercio, Junio de 1927.
- 9 Autor Anónimo: "FABRICA DE LA IGLESIA DEL TRIUNFO, FABRICA DE LA CATEDRAL". Artículo Publicado en la Revista del Archivo Departamental del Cusco Nro. 11. Cusco, 1963.

- 10 BACA TUPAYACHI, Epifanio: "CUSCO, SISTEMAS VIALES, ARTICULACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL". Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de las Casas". Cusco, 1983.
- 11 BAUER S. Brian: "THE SACRED LANDSCAPE OF THE INCA (THE CUSCO CEQUE SYSTEM)" Universidad de Texas press. United States, 1998.
- 12 BAUER S. Brian: "EL ESPACIO SAGRADO DE LOS INCAS". EL SISTEMA DE CEQUES EN EL CUSCO. Centro de Estudios Rurales Andinos "Bartolomé de las Casas". Cusco, 2000.
- 13 BLANCO, José María: "EL CUSCO EN 1835". "Monografías históricas del Cusco". Instituto Americano de Arte. Cusco, 1959.
- 14 CANO LAZO, Luis Efraín y Arturo ORTIZ DE ORUE: "RECUPERACIÓN DEL AMBIENTE URBANO EJE CALLE HOSPITAL-MANTAS". Proyecto de Especialidad. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 2000.
- 15 CONVENIO FUNDACIÓN FORD-FAUA/UNI, FAAAP/UNSAAC: "PROYECTO PARA LA CONSERVACIÓN Y REANIMACIÓN DE AMBIENTES URBANOS EN LA CIUDAD DEL CUSCO", PLAZAS SILVAC, GARCILASO Y DE SANTA ANA. Cusco, 1991.
- 16 CONVENIO FAUA UNI-FUNDACION FORD: "CUSCO: INVENTARIO DEL PATRIMONIO MONUMENTAL INMUEBLE" (3 tomos). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Universidad Nacional de Ingeniería. Lima, 1993.
- 17 CORNEJO DURAND, Maria Cristina y VASQUEZ TEVES, Beatriz: "PUESTA EN VALOR Y ADECUACIÓN A NUEVO USO DE LA CASA DE LOS MARQUESES DE CASA XARA Y CASA PALMA". Tesis de Titulación. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1999.
- 18 DE AZEVEDO, Paulo Ormino David: "LAS TRANSFORMACIONES DE LOS CENTROS HISTÓRICOS, EL CASO DEL CUSCO". Artículo publicado en "Coloquio Sobre La

Preservación De Los Centros Históricos Ante El Crecimiento De Las Ciudades Contemporáneas”, PNUD/UNESCO. Quito-Ecuador, 1977.

- 19 DE AZEVEDO, Paulo Ormino David: “CUSCO: CIUDAD HISTÓRICA, CONTINUIDAD Y CAMBIO” PNUD/UNESCO Ediciones PEISA. Lima, 1982.
- 20 DE CASTRO, Ignacio: “RELACIÓN DEL CUZCO”. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, 1978
- 21 DE LA CADENA, Marisol: EL MAPA SOCIOECONÓMICO DE LA DECENCIA EN EL CUSCO URBANO. En: Revista Andina año 12 Nro. 1 1992.
- 22 De la Torre, Olinto: Trabajo de Investigación “Contaminación Acústica en el Centro Histórico del Cusco”, Departamento de Física UNSAAC-Cusco, 2001.
- 23 DEL CASTILLO GIBAJA, Oscar R.: “PLAN REGULADOR DE RUTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DEL QOSQO”. Informe sustentatorio para optar al título de arquitecto. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1995.
- 24 DIAZ OBLITAS, Jorge José: “POLÍTICA Y VIVIENDA EN EL CUSCO, 1950-1994 ESTUDIO HISTÓRICO-CRÍTICO”. Tesis de Maestría. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Universidad Nacional de Ingeniería. Lima, 1997.
- 25 DIAZ OBLITAS José, Américo VILLEGAS, Pío LUNA y otros: “EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CASA CUSQUEÑA”. Artículo publicado en la Revista Universitaria, Nro. 138, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1999.
- 26 “DOCUMENTO DE VENTA DE UNA CASA DONDE SE UBICA EL PILÓN DE AGUA DE LA CALLE MELOQ”. Archivo Departamental del Cusco, Notario Juan Chacón García, Legajo 53, año 1860-1861.

- 27 DOLMOS CÁCERES, Mateo Emilio: "CENTRO RELIGIOSO MONUMENTAL SAN FRANCISCO DEL CUSCO, ESTUDIO DE PRESERVACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO". Proyecto de Especialidad. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- 28 ESCOBAR MOSCOSO, Mario: "NOTAS SOBRE EL ESTILO COLONIAL Y LA RECONSTRUCCIÓN DEL CUSCO". Artículo publicado en la "REVISTA DEL INSTITUTO AMERICANO DE ARTE", Nro. 6, Vol. 2. Cusco, 1952.
- 29 ESQUIVEL CORONADO, Jessica: "EL BARRIO DE NUEVA ALTA, HISTORIA E INTERPRETACIÓN". Tesis de Titulación. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 2001.
- 30 ESTRADA IBERICO, Enrique y NIETO DEGRERORI, Luís: "CUSCO EN LA ENCRUCIJADA". ANÁLISIS DEL REGISTRO CATASTRAL DEL CENTRO HISTÓRICO. Artículo publicado en "CRÓNICAS URBANAS", Año VI, Nro. 6-7. Centro de Educación y Comunicación "Guamán Poma de Ayala". Cusco, 1998.
- 31 GARCILASO DE LA VEGA, el Inca: "COMENTARIOS REALES DE LOS INCAS". Biblioteca peruana, Banco de Crédito del Perú, Editorial Andina.
- 32 GASPARINI, Graziano y MARGOLIES, Louise: "ARQUITECTURA INKA". Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas, Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1977.
- 33 GUAMÁN POMA DE AYALA: "EL PRIMER NUEVA CRÓNICA Y BUEN GOBIERNO". Instituto de Etnología de París. París, (1613), 1936.
- 34 GUEVARA FLORES, Nury Hilda y ZÁRATE FERRO, Saby Clorinda: "PROCESO HISTÓRICO Y REHABILITACIÓN URBANA DEL BARRIO DE SAN CRISTÓBAL". Tesis de Titulación. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1997.
- 35 GUTIERREZ, Ramón: "ARQUITECTURA DEL SIGLO XIX EN IBEROAMÉRICA 1800-1850". Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia-argentina, 1979.

- 36 GUTIERREZ, Ramón y colaboradores: "LA CASA CUSQUEÑA". Departamento de Historia de la Arquitectura, Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia-Argentina, 1981.
- 37 HARDOY, Jorge Enrique y Mario DOS SANTOS: "EL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO", INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA DE SU PRESERVACIÓN Y DESARROLLO". Fondo del libro Banco Industrial del Perú, PNUD/UNESCO. Lima, 1983.
- 38 HARDOY, Jorge Enrique y Margarita GUTMAN: "IMPACTO DE LA URBANIZACIÓN EN LOS CENTROS HISTÓRICOS DE IBEROAMÉRICA, TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS", Editorial MAPFRE S.A. Madrid-España, 1992.
- 39 HARTH-TERRE, Emilio: "PLAN REGULADOR PARA LA CIUDAD DEL CUZCO". Artículo publicado en el diario EL COMERCIO, 5 de Enero, Lima, 1934.
- 40 HARTH-TERRE, Emilio: "EL CUZCO DE AYER Y PARA MAÑANA". Corporación de Reconstrucción y Fomento del Cuzco. Cuzco, 1963.
- 41 INSTITUTO DE ESTUDIOS DE INVESTIGACIÓN: "DOCUMENTOS SOBRE EL VIRREY FRANCISCO TOLEDO". Editorial Madrid. Madrid-España, 1986.
- 42 INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA, DEPARTAMENTAL CUSCO: "CATASTRO ARQUEOLÓGICO". (Mecanografiado) Sub Dirección de Catastro. Cuzco, 1988
- 43 INVENTARIO DE VARIOS INMUEBLES UBICADOS EN LAS CALLES REOLETA, CUICHIPUNCU, AVENIDA, NUEVA BAJA, TRINITARIAS. Archivo Departamental del Cuzco, Fondo del Colegio Ciencias. Legajo 07A, (año 1813-1866), Cuadernos del 1 al 44.
- 44 KUBLER, George: "CUZCO, RECONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD Y RESTAURACIÓN DE SUS MONUMENTOS". UNESCO. París-Francia, 1953.

- 45 LUNA PAREDES, Edgar Edwin: "PROYECTO DE RESTAURACIÓN Y ADECUACIÓN A NUEVO USO DEL INMUEBLE Nro. 210 MANZANA 21 CENTRO HISTÓRICO MONUMENTAL". Proyecto de Especialidad. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1988.
- 46 MADARIAGA ROSADO, Eliana Mónica y Tania PEÑA MOLINA: "1950: TRANSFORMACIONES Y CAMBIOS URBANOS EN LA CIUDAD DEL CUSCO". Tesis de Titulación. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1998.
- 47 MARCO CORTÉZ, Asunción: "LA HISTORIA QUE NO FUE CONTADA", ¿QUIENES LE DIERON AL CUSCO LA FORMA QUE AHORA TIENE? Artículo publicado en "CRÓNICAS URBANAS", Nro. 1, Octubre. Centro de Educación y Comunicación Guamán Poma de Ayala. Cusco, 1989.
- 48 MILLA VILLENA, Carlos: "GENESIS DE LA CULTURA ANDINA". Editorial Pueblo Indio, Colegio de Arquitectos del Perú. Lima, 1986.
- 49 MINISTERIO DE VIVIENDA: "CUSCO, ESQUEMA DE EXPANSIÓN URBANA". Direcciones de Desarrollo Urbano y Planeamiento Urbano (mecanografiado). Cusco, 1972.
- 50 MIRO QUESADA GARLAND, Luis: "PLAN PILOTO DEL CUZCO, LINEAMIENTOS GENERALES DEL TRABAJO". Artículo publicado en el diario EL COMERCIO, 12 de Abril. Lima, 1952a.
- 51 MIRO QUESADA GARLAND, Luis: "EL PLAN PILOTO DEL CUSCO". Artículo publicado en la revista "FANAL", año VII, Nro. 33, International Petroleum Company. Lima, 1952b.
- 52 MONTOYA ROJAS, Rodrigo: "LA CULTURA QUECHUA HOY". Hueso Húmero Ediciones. Lima 1987.

- 53 MONTOYA ROJAS, Rodrigo: "ELOGIO A LA ANTROPOLOGÍA". Instituto Nacional de Cultura de Cusco. Lima, Diciembre del 2005.
- 54 MONTUFAR CONDORENA, Milton: "ESTUDIO TIPOLOGICO DEL CENTRO HISTÓRICO MONUMENTAL DEL CUSCO, CASOS REPRESENTATIVOS". Tesis de Titulación. Facultad de Arquitectura y Artes Plásticas, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- 55 MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO: "ESQUEMA DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DEL CUSCO". Mimeografiado, Municipalidad del Cusco. Cusco, 1988.
- 56 MUNICIPALIDAD DEL QOSQO: "CODIGO MUNICIPAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICA DEL QOSQO", Y "REGLAMENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN PARA LA PROVINCIA DEL QOSQO". Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1992.
- 57 MUNICIPALIDAD DEL QOSQO: "PLAN QOSQO", PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DEL QOSQO. Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 58 MUNICIPALIDAD DEL QOSQO: "DIAGNÓSTICO DEL HAWKAYPATA", PLAZA MAYOR DE LA CAPITAL HISTÓRICA DEL PERÚ. Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 59 MUNICIPALIDAD DEL QOSQO: "DIAGNÓSTICO DEL HAWKAYPATA", PLAZA MAYOR DE LA CAPITAL HISTÓRICA DEL PERÚ. (anexo planos). Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 60 MUNICIPALIDAD DEL QOSQO: "DIAGNÓSTICO DEL HAWKAYPATA", PLAZA MAYOR DE LA CAPITAL HISTÓRICA DEL PERÚ. (anexo fotos). Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 61 MUNICIPALIDAD DEL CUSCO E INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA: "PLAN MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO". Cusco, Septiembre del 2004

- 62 MURUA, Martín: "LA VERDADERA ACTA DE LA FUNDACIÓN DEL CUSCO". Historia General del Perú, Ed. Océano. Lima, 1986
- 63 OFICINA REGIONAL TÉCNICA DE APOYO MUNICIPAL (ORTAM) y MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO: "PLAN DE DESARROLLO DEL DISTRITO DE SANTIAGO (1991-2010), PLANIFICACIÓN CON PARTICIPACIÓN POPULAR". Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de las Casas". Cusco, 1991.
- 64 PALIZA FLORES, Violeta: "ARQUITECTURA CUSQUEÑA EN LOS ALBORES DE LA REPÚBLICA". Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco. Cusco, 1995.
- 65 PARDO, Luis A.: "HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA DEL CUSCO". (2 tomos). S. E. Cusco, 1957.
- 66 PERALTA TAMAYO, Ronald Elias y Roberto Samanez Argumedo: "LA IDEA DE LA PLAZA". Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 67 PIMENTEL GURMENDI, Víctor y colaboradores: "REGLAMENTACIÓN EDILICIA PARA LA PROTECCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICA DEL QOSQO". Mecanografiado, Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1991.
- 68 "PLANO MÁS ANTIGUO DE LA CIUDAD DEL CUSCO". Revista Histórica, vol. 14, Nro. 2. Cusco 1990.
- 69 PROGRAMA DE PRESERVACIÓN Y DESARROLLO DE LA CIUDAD DEL CUSCO (PPRED): "DOCUMENTO FINAL DE LA PRIMERA FASE". Municipalidad del Cusco. Cusco, 1998.
- 70 PROGRAMA DE PRESERVACIÓN Y DESARROLLO DE LA CIUDAD DEL CUSCO (PPRED): "PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO INTEGRAL DE CUSCO Y SU AREA DE INFLUENCIA". Municipalidad del Cusco. Cusco, 1998.

- 71 RETTIS MIRANDA, Efrain: "EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO" Instituto de Investigaciones UNSAAC-NUFFIC. Cusco, 1990.
- 72 ROBINSON WRIGHT, Marie: "EL ANTIGUO Y EL NUEVO PERÚ" Jorge Barrie & Hijos Editores. Filadelfia-Estados Unidos de Norteamérica, 1908.
- 73 ROWE, John H.: "LOS MONUMENTOS PERDIDOS DE LA PLAZA MAYOR DEL CUZCO INCAICO". Artículo publicado en la REVISTA DEL MUSEO E INSTITUTO DE ARQUEOLOGÍA, Nº24. Universidad Nacional de San Antonio Abad de Cusco, 1991.
- 74 ROWE, John H.: "EL PLANO MÁS ANTIGUO DEL CUSCO", DOS PARROQUIAS VISTAS EN 1643. Revista Histórica Vol. XIV, Nro. 2. Lima, 1987.
- 75 ROWE, John H.: "HAUKAYPATA: COMO FUÉ LA PLAZA DE LOS INCAS". (Mecanografiado), Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1993.
- 76 Salas del Pino, Miriam; Paredes Pando, Oscar; Castillo Centeno, Mario; Carlota Caillauz, Victor; Samanez Argumedo, Roberto; Rojas Bravo, Julio: "Cusco Medio Ambiente y Desarrollo Urbano", Editorial Universitaria UNSAAC, 1998.
- 77 SAMANEZ ARGUMEDO, Roberto: "LA CIUDAD DEL CUSCO, ANÁLISIS DE SU DETERIORO Y ACCIONES PARA SU CONSERVACIÓN". Artículo publicado en "Coloquio Sobre la Preservación de los Centros Históricos ante el Crecimiento de las Ciudades Contemporáneas", PNUD/UNESCO. Quito-Ecuador, 1977.
- 78 SAMANEZ ARGUMEDO Roberto, Ernesto PAZ CARBAJAL y otros: "ANTECEDENTES Y EXPERIENCIAS EN LA CONSERVACIÓN DE LOS TESTIMONIOS ARQUEOLÓGICOS DEL CUSCO". Artículo publicado en la REVISTA UNIVERSITARIA, Nro. 138, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1999.
- 79 SQUIER, Efrain George: "UN VIAJE POR TIERRAS INCAICAS" CRÓNICA DE UNA EXPEDICIÓN ARQUEOLÓGICA (1863-1865). Universidad Mayor de San Marcos. Buenos Aires-Argentina, 1974 (1877).

- 80 TAMAYO HERRERA, José: "HISTORIA GENERAL DEL QOSQO". Municipalidad del Qosqo. Cusco, 1992.
- 81 UNSAAC - Facultad de Ciencias Biológicas, Carrera Profesional de Biología, Tesis presentada para optar al título Profesional de Biólogo por Bach. Torres Taquia, Gloria Mariela, Cusco 2007.
- 82 VILLANUEVA URTEAGA, Horacio: "LAS CALLES DEL CUSCO Y SUS NOMBRES ANTIGUO Y MODERNO". Artículo publicado en la "Revista Universitaria Nro. 136, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 1996.
- 83 VILLEGAS ORMACHEA, Américo: "CENTRO HISTÓRICO DE CUSCO, DETERIORO Y CRISIS DISCIPLINAR". Artículo publicado en HUACA, Nro. 3. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Universidad Nacional de Ingeniería. Lima, 1990.
- 84 Yanque, Percy; Barreto, Orlando: Proyecto FEDU "Impacto Ambiental en la ciudad del Cusco originado por el tránsito vehicular: Análisis y Perspectivas", UNSAAC, 2001.
- 85 WIENER, Charles: "PERÚ Y BOLIVIA". Instituto Francés de Estudios Andinos-Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, 1993 (1880).
- 86 WILL, Werner (Director de equipo): "ATLAS URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO". Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas. Cusco, 1989.

7.1 DOCUMENTO DEL TALLER MULTISECTORIAL PARA LA EVALUACION DE LA CIRCULACION DE TRÁNSITO EN EL CENTRO HISTORICO

En la ciudad del Cusco, a los veintisiete días del mes de Marzo del año 2007, siendo las 5.00 p.m., en la Sala Sacsayhuamán del centro de Convenciones de la Municipalidad Provincial del Cusco, se reunieron:

1 Representantes de la Municipalidad Provincial del Cusco

- Arq. Fredy Villalba Gonzáles
- Arq. Manuel Ollanta Aparicio Flores
- Ing. Gilbert Galdós Tejada
- Hipólito Huamán Muñoz

2 Representantes de la Policía Nacional del Perú

- Brigadier César Molero Altamirano
- SOT1PNP William Garay Almanza
- Guillermo Enciso Poma

3 Representantes del Sindicato de Choferes y Transportistas del Cusco

- Estanislao Alegre Atapaucar
- Bernardo Dólmós Vengoa
- Julio Ávalos Meza
- Eloy Condori Yucra

4 Representantes de AETTUR

- Jaime Mesicano Choque
- Edmundo Cuellar Esquivel
- Carmen Luz Cornejo Pardo

5 Representantes de AATC

- Philippe Spagnol - Hoteles
- Miguel Ángel Ferro – Transporte
- Francisco Flores Yépez

6 Representantes del Instituto Nacional de Cultura

- Arq. Juan Pablo Paredes García
- Arq. Juan Julio García Rivas
- Arq. Marcel Rodríguez Bedregal

7 Representante CARETUR CUSCO.

- Ing. Fernando Chaparro Auza.
- Daniel Abarca Soto.
- Irene Ormachea Zuzunaga.

8 Representantes de la Junta de Vecinos del Centro Histórico

- Julio Cesar Sierra Palomino
- Juan Cesar Bocangel Hurtado
- Gregorio Molledo Olivera
- Juan Alzamora Guarnizo
- Roberto Gonzáles
- Tomás Herrera L.

9 Cámara Nacional de Transporte Turístico

- Carmen Arróspide de Valencia

10 Mesa de Trabajo sobre Discapacidad

- Alejandro Villagarcía

Se procedió a efectuar la evaluación del reordenamiento del tránsito vehicular que se ha implementado entre el período comprendido entre el 23 al 27 de marzo del año en curso por la Gerencia de Transito, Vialidad y Transporte de la Municipalidad Provincial del Cusco, habiéndose procedido a realizar trabajos de grupo, los mismos que fueron constituidos en forma diversificada con representantes de las instituciones participantes en el presente taller multisectorial. Proceso de evaluación que ha tenido tres etapas: Diagnostico de la situación actual, situación deseada y propuestas de solución, habiéndose tenido el siguiente resultado:

7.1.1 GRUPO N° 01

Integrantes:

- Juan Pablo Paredes García – INC
- Julio Cesar Sierra Palomino - Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Juan Cesar Bocangel Hurtado – Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Gregorio Molledo Olivera - Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Carlos Gonzáles Pilares – Agencias de Viajes
- Philippe Spagnol – AATC - Hoteles
- Miguel Angel Ferro – AATC – Transporte
- César Molero Altamirano – Policía Nacional del Perú
- Estanislao Alegre Atapaucar – Sindicato de Choferes y Transportistas del Cusco
- Jaime Mesicano Choque – AETTUR

- Daniel Abarca Soto – CARETUR
- Edmundo Cuellar Esquivel AETTUR
- Gilbert Galdos Tejada- Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte de la MPC

DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

- El transporte público se encuentra atomizado.
- Existencia de contaminación.
- La informalidad en el transporte publico, en especial de los taxis.
- Presencia de micro sismos.

SITUACIÓN DESEADA:

- Existencia de estacionamientos
- Tránsito peatonal en el Centro Histórico
- Circulación rápida de vehículos
- Paraderos coherentes.
- Señalización adecuada
- Evaluación permanente
- No debe existir transporte público
- Solo debe existir la presencia de taxis autorizados
- Debe existir paraderos de taxis definidos
- Zonas de embarque y desembarque, con permisos para llevar y sacar sus productos.
- Control de ingreso de vehículos
- Modernizar el transporte público, con el menor impacto ambiental
- Establecer estacionamientos en las periferias del Centro Histórico para el transporte turístico
- La maquinaria Municipal debe también someterse a las restricciones.
- Propuesta debe dar la posibilidad de disfrutar de la ciudad
- Existencia de ciclo vías, para el acceso preferente.

PROPUESTAS DE SOLUCION

- Regresar en forma temporal al transito anterior hasta realizar nuevo estudio.
- Peatonalizacion gradual.
- Vías alternativas frente al servicio de transporte urbano y turístico.
- Crear horarios adecuados para el abastecimiento de servicios.
- Se habilite el sentido de las calles Herrajes y Triunfo.
- Se habilite la calle Zetas en el tiempo más breve posible.
- Vías preferentemente peatonales.

- Se debe dictar cursos sobre educación vial, tema de relaciones humanas dirigidas al servicio de taxi y transporte urbano.
- Fiscalización del cumplimiento de las autorizaciones otorgadas.
- Modernización de las flotas de transporte turístico y transporte urbano.
- Señalización debe ser adecuada y actualizada.
- Que las propuestas del Municipio sean de conocimiento de todos los actores involucrados.
- Desconcentración del Centro Histórico de la ciudad

7.1.2 GRUPO N° 02

Integrantes:

- Juan Julio García Rivas – INC
- Juan Alzamora Guarnizo – Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Irene Ormachea Zuzunaga – Junta de Vecinos del Centro Historico
- Hipolito Huaman Muñoz – Gerencia de Transito, Vialidad y Transporte MPC
- Bernardo Dolmos Vengoa – Sindicato de Choferes y Transportistas del Cusco
- SOT1PNP Willam Garay Almanza – Policia Nacional del Peru
- Daniel Holguin – Emperador Plaza – AHORA CUSCO
- Juan Sotomayor Sarmiento – Asociación de Hoteles y Restaurantes y afines del Cusco – AHORA CUSCO
- Francisco Flores Yopez – AATC
- Ivan Palacios Raymondi – AHORA CUSCO
- Fernando Chaparro Auza – CARETTUR – CUSCO – CAMARA HOTELERA.
- Carmen Luz Cornejo Pardo – AETTUR.

DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

- Saturación de Vías
- Contaminación ambiental y acústica
- Micro sismos
- Centralización de instituciones
- Exceso de taxis
- Respeto al peatón
- No se cumple el plan maestro del centro histórico

SITUACION DESEADA

- Cumplir con el Plan Maestro del Centro Histórico
- Los vehículos con peso adecuado

- Participación concertada
- Restricción de acceso vehicular
- Descentralización de las instituciones
- No hay respeto por las normas existentes
- La peatonalización

PROPUESTAS DE SOLUCION

- Monitoreo permanente de los cambios a realizarse.
 - Los vehículos de turismo deben ser reducidos,
 - Se racionalice el tonelaje de los buses de turismo, restringiendo su ingreso a los mas pequeños.
 - Debe existir un cambio gradual, sensibilizando a la población
 - Se solicita un Terminal terrestre del transporte de turismo
 - Inicio de la implementación del Plan Maestro, convocando a todos los sectores.
 - El acceso de los vehículos autorizados debe ser estrictamente controlado.
 - Se debe considerar las variables de patrimonio, priorizando al peatón y el patrimonio.
 - Se debe implementar el día perfecto para el respeto a las normas, y sobre todo al peatón.
- **Concluyen:** En que se replantee los puntos críticos de la modificación del tránsito vehicular.

7.1.3 GRUPO Nº 03

Integrantes:

- Marcel Rodríguez Bedregal – INC
- Roberto Gonzáles – Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Tomás Herrera L. – Junta de Vecinos del Centro Histórico
- Carmen Arróspide de Valencia – Cámara Nacional de Transporte Turístico
- Alejandro Villagarcía – Presidente de la mesa de trabajo sobre discapacidad
- Enrique Velarde Pérez
- Julio Avalos Meza – Transportista
- Eloy Condori Yucra – Sindicato de Choferes y Transportistas del Cusco
- Guillermo Enciso Poma – Policía Nacional del Perú
- Fredy Villalba Gonzáles – Gerencia de Tránsito, Vialidad y Transporte – MPC
- Silvia Uscamayta

DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

- Que el nuevo planteamiento no ha considerado al peatón.
- Se han creado ejes viales sin paraderos y sin semáforos.
- El caos que se ha generado es el cierre de la calle zetas.
- Ha existido prohibición ilegal de acceso de los buses de turismo al CHC.

SITUACION DESEADA

- Cualquier decisión debe respetar al ciudadano, al peatón y al visitante
- Que exista la libertad de acceso al Centro Histórico
- Respeto a las personas con discapacidad.
- La Gestión del Centro Histórico es un hecho concertado entre el INC y la Municipalidad Provincial del Cusco y en el tema vial debe privilegiar al peatón.
- Se debe incidir en Educación vial para que cualquier propuesta tenga éxito.

PROPUESTAS DE SOLUCION

- Se vuelva temporalmente al sistema anterior hasta su replanteo con participación de todos los actores involucrados.
- Se reestablezca el "Día perfecto" con respeto a las normas, al prójimo y al visitante.
- Se cumpla el Plan Maestro del Centro Histórico, debiendo ser sociabilizado por todos los actores involucrados en la sociedad.
- Aperturar los siguientes 3 ejes de salida del centro histórico.
- 1er. Eje de salida: Calle Matará.
- 2do. Eje de salida: Tres Cruces
- 3do. Eje de salida: Av. Del Ejército
- Que se recupere el acceso vía San Agustín y Vía Tullumayo.
- El mejoramiento de accesibilidad para personas discapacitadas.
- Respeto a la Ordenanza Municipal 142, por la cual todos los buses tienen el acceso al centro histórico.
- Plantear estacionamientos alternativos para el transporte de turismo.
- Crear el Terminal Terrestre del Transporte de Turismo. (TTT)
- Reivindicar al Intipampa como espacio sagrado andino desde donde se irradia todo el sistema de seques y esta propuesta complementa a la posición de que la calle Zetas se peatonalize para reivindicación y salvaguarda de su contexto y estructuras prehispánicas soterradas debajo de ella.

SITUACION ACTUAL:

- El conflicto actual radica principalmente por el cierre de la Calle zetas.
- La saturación de las vías y el incremento vehicular en el Centro histórico.
- La falta de preferencia al peatón.
- No existen terminales adecuados como Turístico, Inter urbano, etc.
- Realizar más talleres para una participación concertada con los usuarios y población.
- Contaminación ambiental.

CONCLUSION

- El taller con los diferentes sectores participantes llegaron a determinar por mayoría continuar con el cambio de sentido de vías, teniendo que ser monitoreado constantemente y replanteado en algunos sectores en donde exista congestión y falta de señalización como paraderos de transporte Urbano, facilidades para el transporte Turístico, facilidades para la circulación de los peatones y proteger el Casco Monumental de los micro sismos permanentes, como síntesis se indica las conclusiones por cada gremio participante:
- Opinión del Sindicato de Chóferes y Transportistas este importante gremio que moviliza un gran numero de personas llegando a ser un 90% ha opinado mediante su Secretario General y los Representantes designados (Abog. Eloy Condori Yucra, Ing. Bernardo Dolmos Bengoa y el Sr. Estanislao Alegre), que están de acuerdo con la modificación del cambio de circulación que se encuentra en la actualidad, sugiriendo mejorar algunas zonas de congestionamiento como Tullumayo, Ruinas y la colocación del paradero en la Calle Maruri.
- Representantes de AETTUR Por declaración de sus representantes (Jaime Mesicano Choque, Edmundo Cuellar Esquivel, Carmen Luz Cornejo Pardo) se encuentra de acuerdo con las medidas adoptadas y que es necesario realizar los ajustes necesarios en las zonas de congestionamiento y que se realice un control permanente para las unidades de servicio turístico que se encuentran autorizadas.
- Representantes de CARETUR CUSCO. Representado por el Ing. Fernando Chaparro Auza, Sr. Daniel Abarca Soto y Sra. Irene Ormachea Zuzunaga, quienes manifiestan que se debe respetarse el principio de autoridad y que si se trata del cusco, es necesario realizar un continuo estudio y seguimiento, estando con opinión favorable con los cambios efectuados.
- Representantes de AATC Solicitan que se retorne al estado anterior, momentáneamente hasta que exista mas evaluaciones y que sea consultada con la sociedad civil, como en el taller que se ha realizado.

- Representantes del Instituto Nacional de Cultura Solicitan la Implementación del Plan Maestro en su brevedad posible con los ajustes necesarios ya que el estudio fue iniciado el año 2000 y finalizado el 2005.
- Salvaguardar el Intipampa y su contexto sagrado andino.
- Representantes de la Junta de Vecinos del Centro Histórico Se encuentran de acuerdo con las medidas e indican que existen vehículos de buen tonelaje que perjudican sus viviendas por los micros sismos que ocurren por la circulación de estos y que se plantee la peatonalización de la ciudad.
- Representantes de la Policía Nacional del Perú Manifiesta que por su condición son imparciales y son los que hacen cumplir las normas emanadas, pero que todo cambio es positivo y que son concientes que existen problemas y son de la opinión que debe ser mejorado y monitoreado este cambio, teniendo una opinión de retornar a la situación anterior por las fiestas.

La conclusión final de todos los participantes fue: la desconcentración de los diversos servicios del Centro Histórico (Bancos, Ministerios, Entidades Gubernamentales, etc) el descongestionamiento como una de las medidas integrales para solucionar la circulación, dando preferencia al peatón, al ciclista, consecuentemente habrá menos contaminación.

- Se indicó que los trabajos que vienen realizando en la Calle Triunfo culminara el día miércoles o jueves, motivo por lo que el tránsito se regularizara en este sector, debiendo ser de subida esta Calle y la Calle Triunfo será de Bajado, la Calle Santa Catalina Ancha y angosta será solo de un sentido.

7.2 PROPUESTAS PARA MEJORAR EL SISTEMA DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN EL CENTRO HISTORICO

7.2.1 PROBLEMAS PRIORIZADOS POR LA POBLACION

- 1 Fuerte contaminación ambiental (emisión de gases, ruidos molestos, contaminación visual, entre otros).
- 2 La situación es grave porque repercute directamente en el deterioro de la salud de los habitantes que vivimos en el Centro Histórico y de los ciudadanos que se desplazan por este espacio.
- 3 Excesiva congestión vehicular (peligro para la seguridad de los peatones, caos vehicular, saturación de calles, deterioro del patrimonio, etc.)
- 4 Diariamente circulan por el centro histórico miles de vehículos que se movilizan por calles que nunca estuvieron pensadas para soportar un tránsito motorizado intenso. Los principales parques, plazas y espacios públicos se han convertido en áreas de estacionamiento público y privado, especialmente de buses de gran tamaño para servicio turístico.
- 5 Calles estrechas para el vehículo sin dar preferencia al uso peatonal. Este problema se agudiza por la velocidad con que manejan los conductores por estas angostas vías sin mostrar ningún respeto por los peatones y haciendo peligrar su vida.
- 6 Falta de educación vial para conductores y peatones.
- 7 Los conductores de los vehículos motorizados no conocen ni respetan las normas de tránsito, ocasionando múltiples molestias a los que habitamos en este espacio. El uso descontrolado de las bocinas y la mala conducta que muestran los conductores, sobre todo de taxis y combis que realizan servicio público, son lamentables. Cada día se puede ver agresiones a los ciudadanos de a pie.
- 8 Falta de planificación del tránsito (no existe ingeniería del tránsito, deficiente semaforización, etc.)
- 9 La movilidad en el centro histórico nunca ha estado planificada. La informalidad, la preferencia mal entendida del conductor sobre el peatón, la mala señalización de las vías rigen el tránsito y movilidad en el centro histórico. Los intentos de regular el tránsito en la ciudad siempre estuvieron pensados desde y a favor del tránsito motorizado sin tomar en cuenta los desplazamientos, las necesidades de movilidad y los accesos que requiere el poblador en su diario vivir.

7.2.2 SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS

PROBLEMA	SOLUCION POR PROBLEMA	ACTIVIDADES	RESPONSABILIDAD
Fuerte contaminación ambiental por el tránsito automotor	Declarar en emergencia ambiental al Centro Histórico.	<p>Restringir el tránsito automotor.</p> <p>Todos los vehículos que acceden al CH deben pasar por una revisión estricta y deben estar autorizados.</p> <p>Promoción y facilitación para el uso de combustibles no contaminantes</p> <p>Reconversión de motores</p> <p>Utilización de vehículos no contaminantes motorizados (eléctricos, biogás, bicicletas, acémilas, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Transportes. • Dirección de Tránsito. • Policía Nacional. • Municipalidad de Cusco. • Gobierno Regional.
Excesiva congestión vehicular.	Restricción del servicio público en el CH.	<p>Racionalizar las vías de tránsito motorizado</p> <p>Restringir el tránsito motorizado en algunas arterias por horas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidad de Cusco. • Policía Nacional del Perú.
Calles estrechas para el vehículo, sin dar preferencia al uso peatonal.	Peatonalización de algunas calles del CH	<p>Planificación del tránsito</p> <p>Señalización de vías de circulación</p> <p>Determinar las calles de uso exclusivo para el peatón</p> <p>Formular un plan piloto de peatonalización</p> <p>Permitir el acceso en calles peatonales a vehículos motorizados siempre y cuando sirvan a la accesibilidad de "emergencia" de los habitantes de los barrios tradicionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidad de Cusco. • Policía Nacional del Perú.
	Difusión de un reglamento sobre educación vial	Utilización de medios de comunicación para campañas de difusión e información en torno a la accesibilidad.	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Educación. • Municipalidad de Cusco. • Policía Nacional del Perú. • Población en general.

	Reordenamiento y planificación del tránsito vehicular	Priorizar la implementación de un plan de accesibilidad y movilidad con preferencia al peatón y de acuerdo a las necesidades de los habitantes del centro histórico. -Adecuada señalización y semaforización.	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidad de Cusco. • Policía Nacional del Perú.
Falta de educación vial	Agresiva campaña de educación y concientización del peatón y de los conductores de vehículos motorizados	Charlas de educación vial en los centros educativos - Afiches y mimos en las calles principales - Restricción de licencias de conducir - Propaganda y difusión en los medios de comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • Policía de Tránsito y Ministerio de Educación • Municipalidad Provincial de Cusco • Gobierno Regional • Dirección de Tránsito • Empresa privada • Población en general.
	Difusión de un reglamento sobre educación vial	Utilización de medios de comunicación para campañas de difusión e información	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Educación • Municipalidad de Cusco • Policía Nacional del Perú • Población en gral.
Falta de planificación del tránsito (no existe ingeniería del tránsito, deficiente semaforización, etc.)	Reordenamiento integral y propuesta del tránsito motorizado con un enfoque y tomando en cuenta la planificación de la movilidad y accesibilidad de la población y visitantes.	Adecuada señalización y semaforización	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalidad de Cusco • Policía Nacional del Perú
		Estudio de planificación del tránsito motorizado por parte de expertos en el tema, tomando ejemplos exitosos de otros países y de centros históricos	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de Tránsito • Municipalidad de Cusco • ONGs

Fuente: Centro Guamán Poma de Ayala, 2006.

7.3 ENTREVISTA AL ARQ. FREDDY VILLALBA SUB GERENTE DE TRÁNSITO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CUSCO AL RESPECTO DE LA PEATONALIZACIÓN DEL CHC

Fecha 02 de Marzo del 2007, 15:30 horas

61

La peatonalización del CH en la ciudad del Cusco, debe de ser sustentada y obedecer a un estudio de circulación integral en el CH, incluso en la metrópoli; porque CH no se puede tocar de forma aislada frente al desarrollo metropolitano, porque los corredores urbanos en 98% se dirigen al CH. Por lo tanto, el volumen de circulación, afecta directamente al CH y viceversa; por lo tanto, el estudio debe de contemplar un impacto urbano, el impacto vial que pueda contemplarse, porque tenemos rutas de transporte urbano que circulan y que tienen concesión, y esa concesión algunos la tienen por diez años, otros por cinco años, depende, otros la tienen anual, autorizaciones especiales, por lo tanto el análisis debe de ir frente al transporte urbano, al servicio de taxis, la movilización de las personas, los volúmenes de personas; estamos hablando de que debe de tener definitivamente preferentemente el peatón las facilidades de circulación, entonces esto significa de que estos análisis de impacto, impacto urbano, incluso tiene que ver con la revitalización de algunas arterias, revitalización en lo que respecta también al aspecto comercial, tiene que ver también con la contaminación ambiental, tiene que ver con varios factores que definitivamente inciden en esta problemática. Es decir la peatonalización no es de forma aislada si no al contrario es completa por lo tanto es importante la participación multidisciplinaria y de las diferentes instituciones como el INC, la UNSAAC, colegios profesionales, los habitantes del sector, de los barrios; porque ellos son quienes viven, quienes sufren, quienes habitan, finalmente...cuando hacemos el proyecto de una vivienda debemos conversar con el propietario definitivamente como quiere su (vivienda), luego le orientamos la parte técnica y espacial; porque finalmente los que van a vivir son ellos; por tanto, debe de ser de confort de ellos también.