

PLAN CUSCO VOL. 4

# CUSCO: UNA CIUDAD DE BARRIOS



**PLAN  
CUSCO**  
MOVILIDAD Y  
ESPACIOS  
PÚBLICOS



**PLAN DE MOVILIDAD  
Y ESPACIO PÚBLICO DE CUSCO //CUSCO: UNA CIUDAD DE BARRIOS**

Gobierno Municipal de Cusco

Gobierno Regional de Cusco / COPESCO

Banco Mundial

# CUSCO: UNA CIUDAD DE BARRIOS

## 1. CUSCO: LA CIUDAD DE PROXIMIDAD

- 1.1. ¿Qué es una ciudad de proximidad?
- 1.2. Entorno urbano cercano
- 1.3. La funcionalidad de un barrio

## 2. LA ESTRUCTURA VECINAL

- 2.1. Configuración urbana de Cusco
- 2.2. Identificación y jerarquización de los barrios
- 2.3. Lectura de los barrios
  - 2.3.1. Los límites y la relación del barrio con la ciudad
  - 2.3.2. Centros atractores y Centralidades
  - 2.3.3. Dinámica peatonal
  - 2.3.4. Dinámica motorizada

## 2.4. Diagnóstico

- 2.4.1. Problemas formales
- 2.4.2. Problemas funcionales
- 2.4.3. Problemas ambientales

## 3. PROPUESTAS

- 3.1. Asignación de usos
- 3.2. Nuevo sistema de espacio público
- 3.3. Adecuación peatonal en el sistema del espacio público
- 3.4. Adecuación peatonal en parques y plazas
- 3.5. Adecuación en puntos frecuentes de encuentro
- 3.6. Adecuación peatonal en calles

## 01

# CUSCO: LA CIUDAD DE PROXIMIDAD

## 1.1. ¿Qué es una ciudad de proximidad?

Los conceptos de planificación que dieron protagonismo al vehículo motorizado, produjeron ciudades dispersas que generaron una fuerte dependencia y desigualdad en aspectos de los que Cusco no ha sido una excepción. Es necesario hoy recuperar estas áreas urbanas hacia nuevos modelos de espacios públicos que pueden asumir una vida social en calles y parques, generando relaciones de solidaridad y confianza en un contexto de cercanía.

Una ciudad de proximidad, es un sistema urbano donde destinos y servicios se encuentran a distancias accesibles a pie que propician tanto la interacción social como el desarrollo de todo tipo de actividades comunitarias; este nuevo modelo, potencia metrópolis sostenibles, garantizando componentes ambientales, económicos y sociales propios del siglo XXI.



## 1.2. Entorno urbano cercano

La historia, topografía, estructura social e incluso el sistema productivo de Cusco, define una ciudad cercana, de residencia, de trabajo, de comercio, y de servicios que se encuentran a distancias manejables con carácter universal para todos sus habitantes.

Cusco, consolida una trama urbana de callejuelas y plazas cercadas por los ríos Saphi y Tullumayo que desde su concepción como ciudad ha logrado enfatizar una organización de elementos urbanos con una estructura estable que hoy en día se resiste a desaparecer.



El crecimiento, tanto poblacional como de las estructuras económicas, han supuesto que los espacios públicos han ido perdiendo su esencia inicial. Una de las causas del deterioro de estos sistemas es indiscutiblemente la presencia incontrolada del automóvil privado.



Nuevos y antiguos barrios se expresan en cada rincón de la ciudad, cuya esencia permite replantear el dibujo de sus elementos originarios.







El Plan de Movilidad y Espacio Público, plantea volver a dibujar los elementos originarios de la ciudad cuya esencia aún se expresa en cada rincón de sus barrios antiguos y nuevos.

Muchos de los patrones existentes en Cusco definen un escenario donde el principio de proximidad aún está vigente, pero ha sido desconectado de redes y de sistemas urbanos y/o territoriales.

### 1.3. La funcionalidad de un barrio

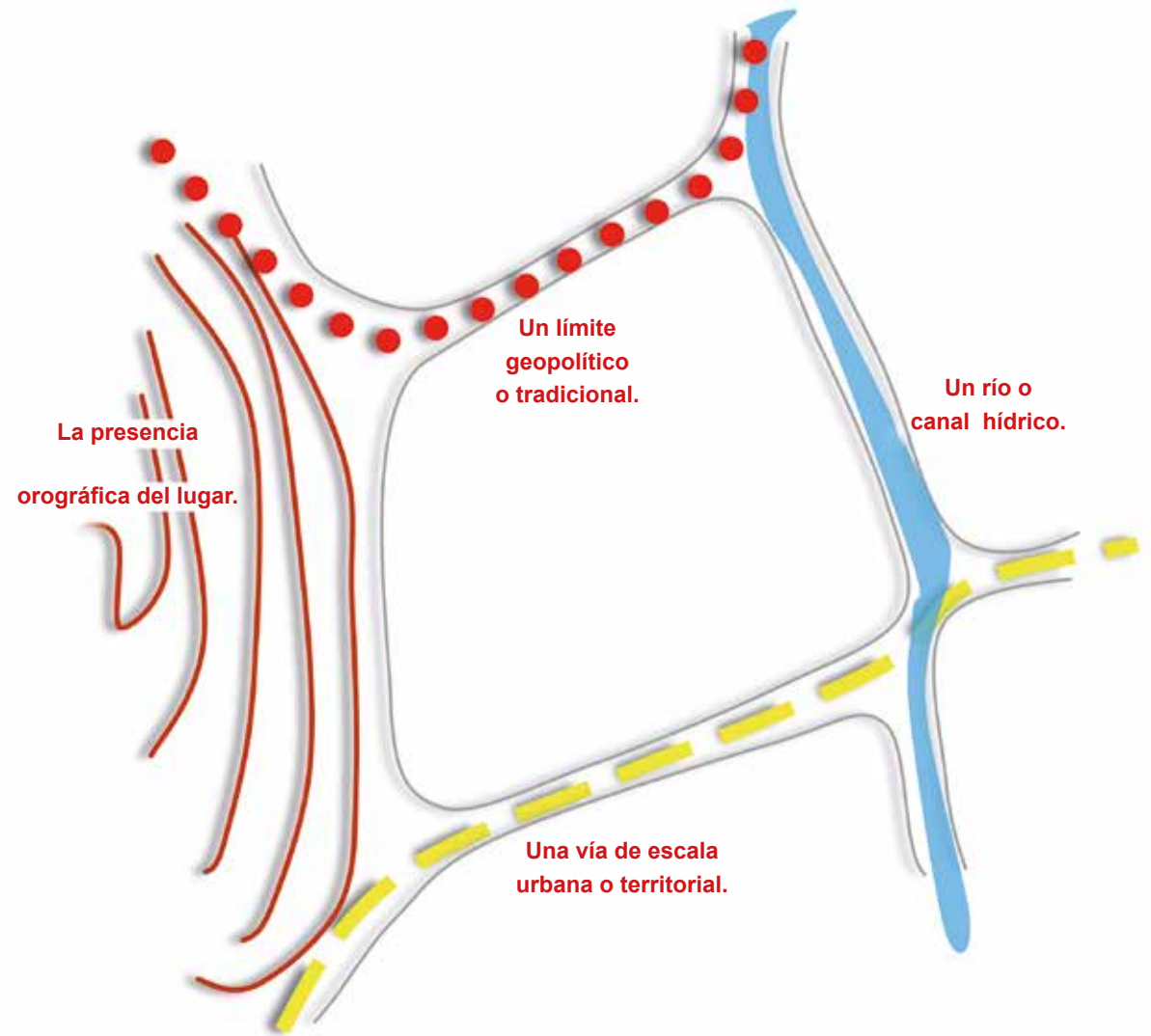


Si la proximidad es la clave mediante la cual se puede conseguir un modelo urbano sostenible, esta debe ser la escala desde donde se empiece a construir el modelo de análisis de reflexión y propuestas para la ciudad.

El principio de partida en la concepción de la metodología para la lectura de la ciudad es entender el funcionamiento desde el contacto directo de sus habitantes, donde todas las relaciones puedan realizarse a pie hacia cualquier punto del barrio, donde se combinen movilidad y espacialidad en patrones compartidos y donde la calidad ambiental sea la pauta de partida de todo el proceso.

# Características DEL BARRIO

Fomentar la caminata no solo para desplazarse, sino también para el disfrute estático de los espacios públicos, aquellos que conforman la llave mágica para conseguir la estructura de un sistema urbano que en ningún caso debe exceder los 20 minutos de recorrido. El uso dominante en estos sistemas debe ser el residencial, con una combinación adecuada de equipamientos a microescala en pequeños conjuntos de centralidad que interactúan entre sí. Estos espacios deben dibujar con nitidez, y sin establecer ningún tipo de barrera, sus límites; ayudando a la integración y al funcionamiento eficiente de un conjunto heterogéneo rico y con una visión socioeconómica equilibrada.

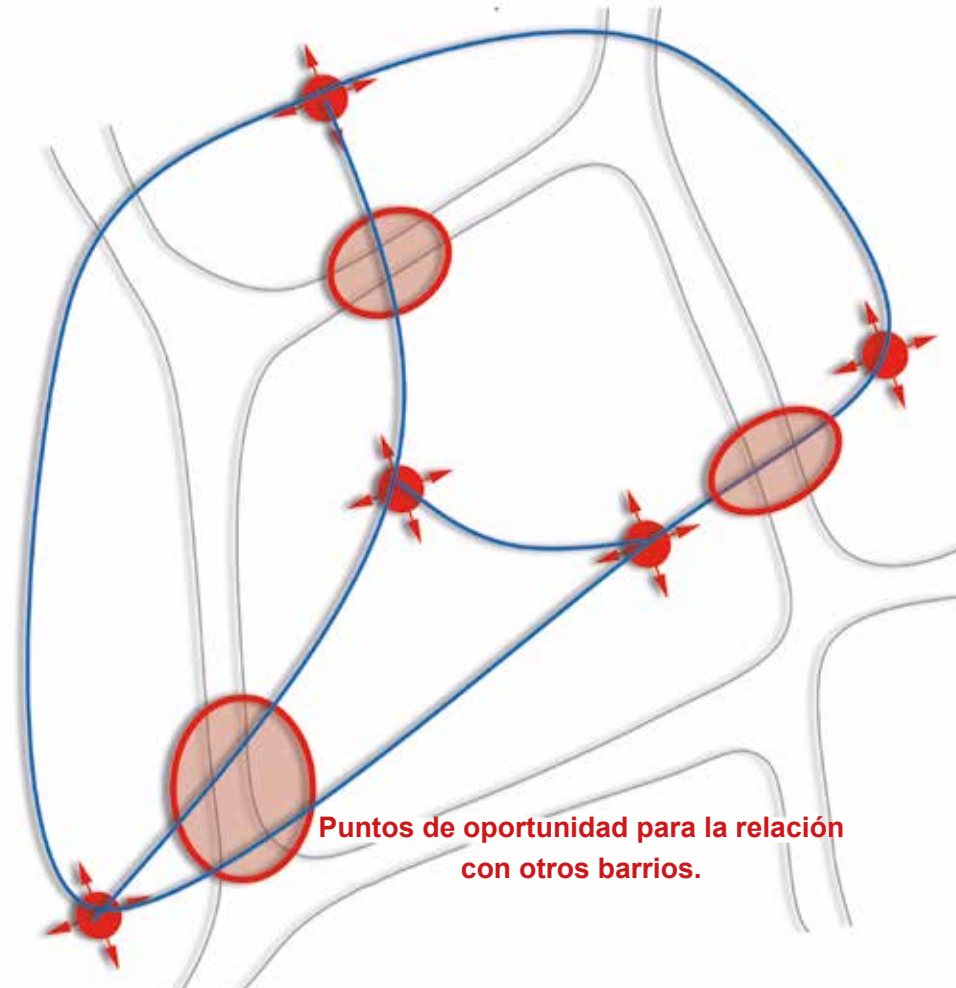


\* Reconocimiento de los límites y el primer paso en la estructuración del mapa de los barrios de Cusco.

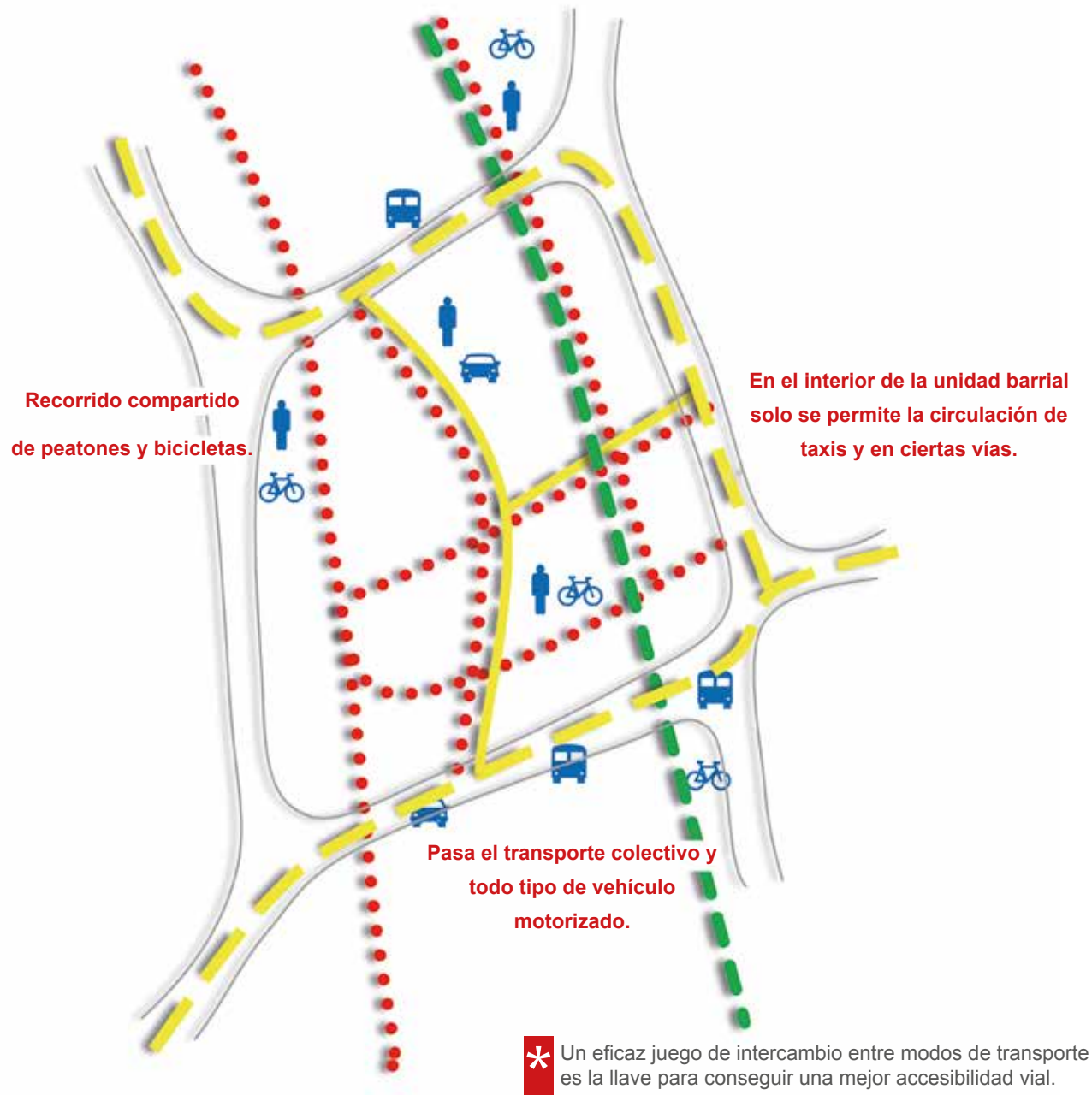
El efecto aglutinador de las micro centralidades de estos espacios, se complementan al formar parte de los sistemas superiores de carácter urbano con centralidades de otra escala de la ciudad.

Del mismo modo para el sistema de centralidades local, el efecto aglutinador provoca un dinamismo social y cultural en los barrios que solo tiene sentido si consigue interactuar con las centralidades de escala media procedentes de los sistemas territoriales asignados a distritos y a la propia ciudad, es decir trabajamos con mecanismos escaleras y precisamente en este juego es donde reside la riqueza de la ciudad.

La influencia de centralidades externas constituye una oportunidad de interacción.

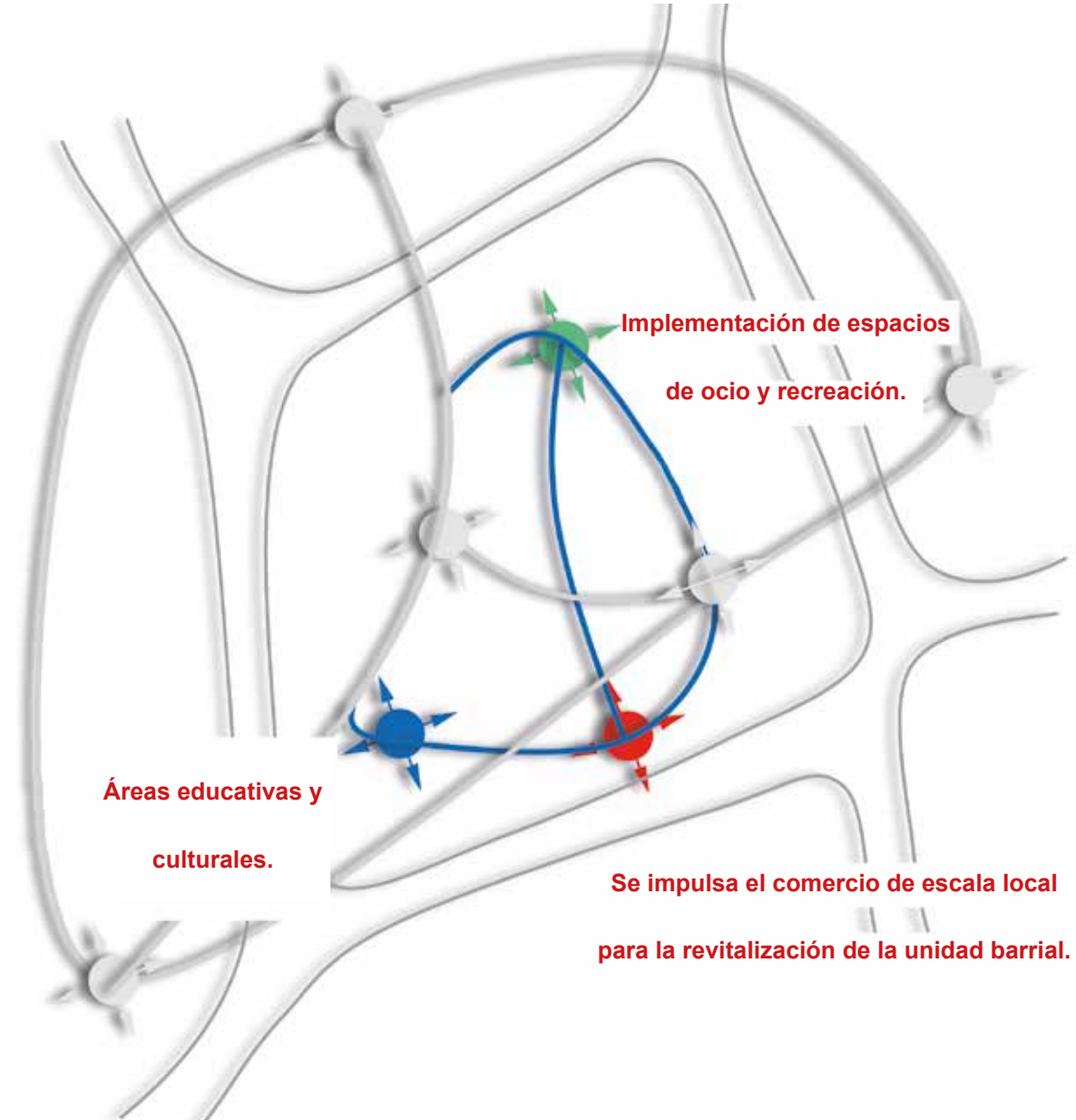


\* El juego de centralidades y sus interacciones diseñan la coherencia de la vivencia de los barrios.



El principio sobre el que se construye la red local, se basa en la concepción multimodal de un micro sistema, apoyado sobre las centralidades, pero que conecta de un modo eficaz, continuo y sin ningún tipo de barreras, con los sistemas de escalas intermedias de ciudad y de territorio de modo que la percepción de cualquier recorrido juega como un sistema continuo donde no se interpretan en ningún momento, ni rupturas ni diferencias de recorridos, ni barreras.

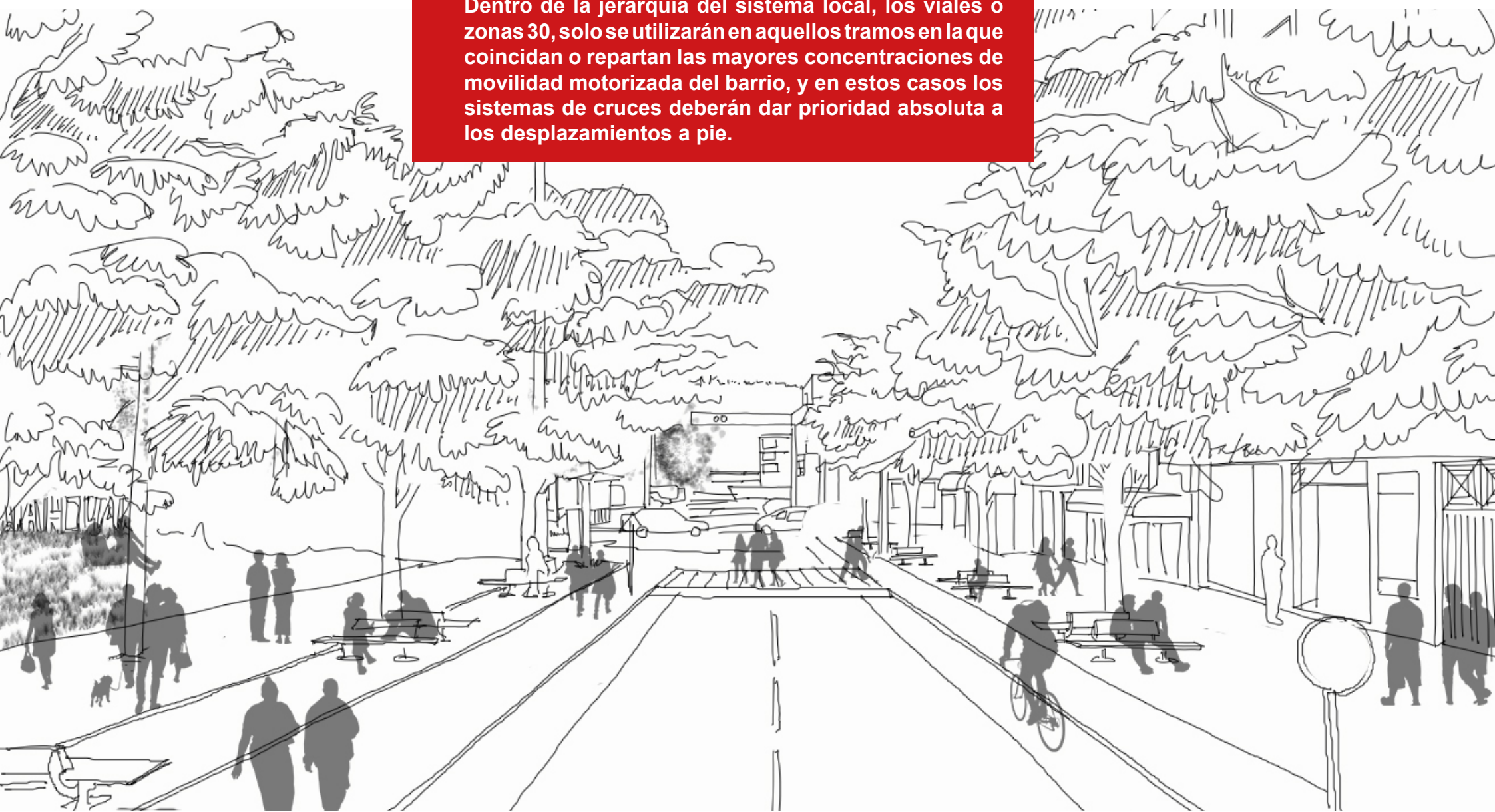
Esta forma de entender la funcionalidad de los espacios “micro urbanos”, significa que se da prioridad a la escala del ser humano y que debe conformar la base de la concepción social de la ciudad, es decir, la familia. Las configuraciones de los microsistemas deben estar diseñados para articular el comercio, la educación, la cultura y el ocio recreo, en sistemas que no se diferencie una transición entre uno y otro, estamos hablando, en definitiva, de pequeñas ciudades dentro de la ciudad.





En el interior de estas células urbanas, deben regir principios adaptados a los ritmos de las personas, donde la velocidad máxima permitida y condicionada por los diseños, no excederá en ningún caso los 30 km. / h., siendo la tendencia y la vocación del espacio a trabajar, entre los 10 y 20 Km. / h., hacia eso apunta el objetivo del plan.

Dentro de la jerarquía del sistema local, los viales o zonas 30, solo se utilizarán en aquellos tramos en la que coincidan o repartan las mayores concentraciones de movilidad motorizada del barrio, y en estos casos los sistemas de cruces deberán dar prioridad absoluta a los desplazamientos a pie.







# LA ESTRUCTURA VECINAL

# 02

## 2.1. Configuración urbana de Cusco

La delimitación, configuración básica de estas unidades, parte de una visión cultural morfológica y socioeconómica que en lo posible debe respetar las delimitaciones políticas y administrativas pre-existentes.

La actual configuración barrial, se genera desde un sistema que contiene una fuerte centralidad estructurada desde la red del Qapaq Ñan, expresada en el nodo Plaza de Armas, abrazada por un conjunto de barrios perimetrales que comparten su carácter de bloque urbano patrimonial y que define el carácter de nobleza de todo el Centro de la ciudad.





La Plaza de Armas y su trama urbana perimetral conforman el nodo, a través del cual se articula todo el sistema de barrios de Cusco.

La metodología de trabajo, parte de asignar pequeños sistemas concéntricos que en cierto modo definen la relación entre los barrios de las áreas centrales en su dependencia de distancia con el nodo central del Qapaq Ñan.

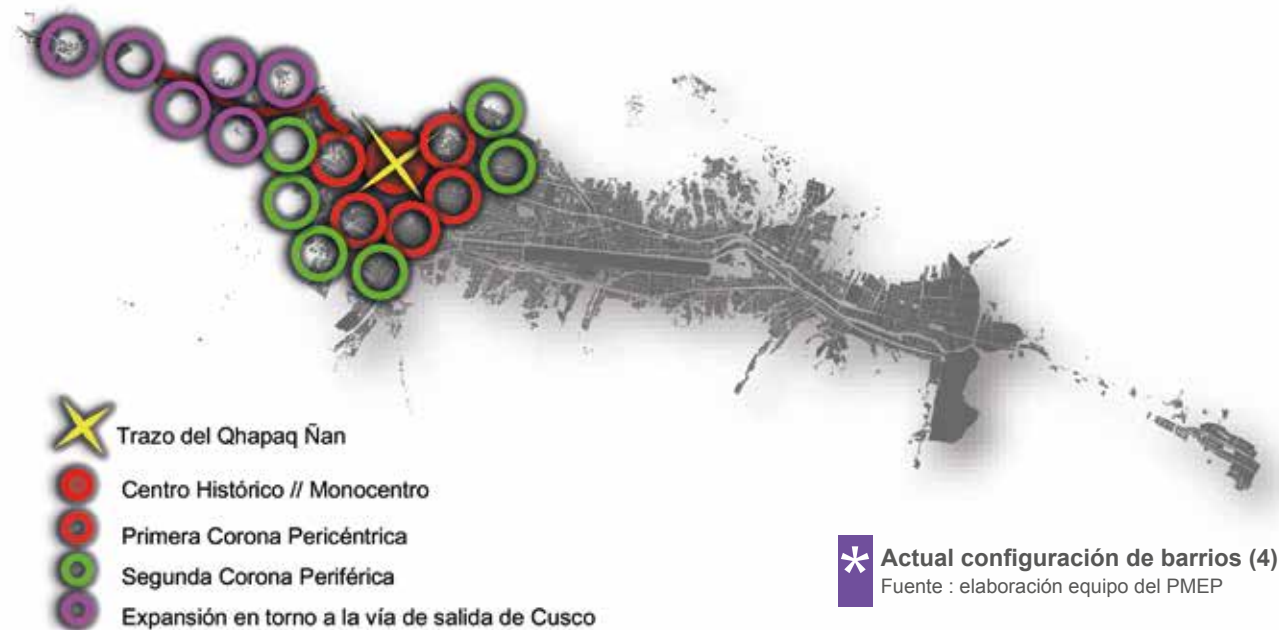


La extensión de barrios de la ciudad, se desarrolla en torno al Centro Histórico, un monocentro que en la actualidad es el centro político, administrativo y comercial de la ciudad, y que alberga a aquellos vecindarios tradicionales iniciales, desde donde es visible las expansiones urbanas sobre los ejes del Qhapaq Ñan.



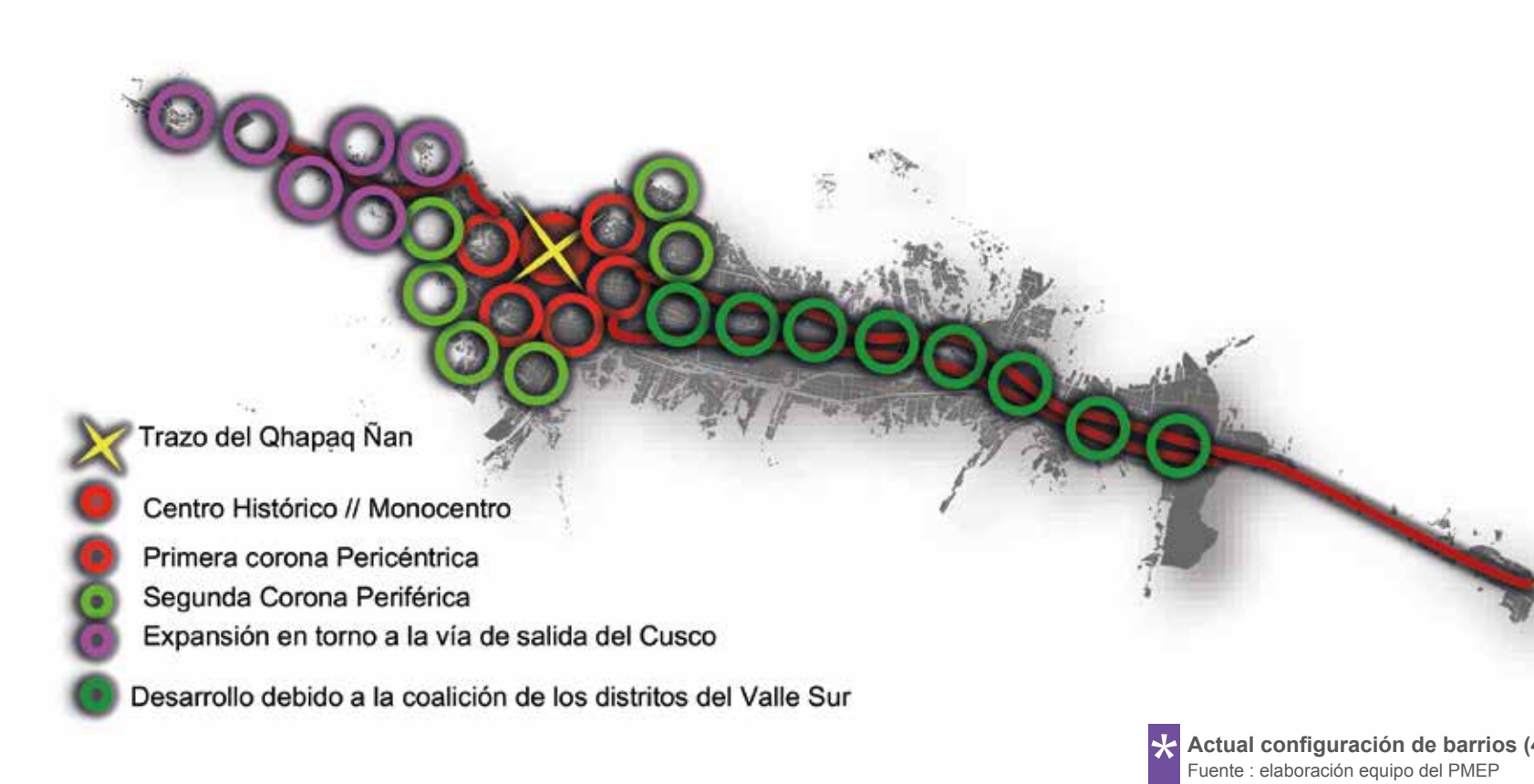
Desde la pieza central del conjunto de plazas y espacios definidos por los ejes procesionales, se organiza una corona pericéntrica de barrios que ejerce simultáneamente tanto influencia como dependencia dinámica y estática, es la parte que acumula las mayores densidades de crecimiento urbano.

Una segunda corona periférica se desarrolla después de los barrios de la anterior, en la parte Suroeste. Aquí, la expansión es limitada por un relieve marcado y la presencia de la reserva arqueológica. Estos barrios, empiezan a presentar pautas de distancia y complejos planteamientos de conectividad y accesibilidad, situación que se agrava por las condiciones propias de las laderas.



Hacia los otros ejes del Qhapaq Ñan, la expansión se da de manera longitudinal. Al noroeste, el crecimiento urbano gira en torno a la vía de salida de Cusco con dirección hacia la ciudad de Abancay y el valle de Urubamba. A estos barrios no solo los separa considerables distancias desde el principal punto de la ciudad, sino también un tugurizado Centro Histórico del resto de la metrópoli.

Para el lado sureste, otros barrios se extienden hacia el Valle Sur, donde las condiciones habitacionales son favorables debido a las características propias de la zona.





✱ Actual configuración de barrios (5)  
 Fuente : elaboración equipo del PMEPE

Pese a que existe un eje de crecimiento ya marcado, resulta evidente la expansión urbana transversal que aprovecha las pequeñas quebradas de la cadena de cerros que rodea la ciudad y que permite la formación de nuevos barrios. De este modo, el desarrollo barrial de Cusco y de todas sus unidades funcionales dependen funcionalmente del Centro de la ciudad.

## 2.2. Identificación y jerarquización de los barrios

Se han identificado 40 unidades funcionales en toda la ciudad; la primera de ellas, corresponde a la unidad barrial que agrupa el Centro Histórico y todo su conjunto perimetral que ofrece unas cualidades excepcionales ya que combinan las características básicas de una pieza centro urbana con los elementos propios de un barrio aún activo.



### **Barrio Centro**

Es donde se concentra casi todo el dinamismo de la ciudad. Esta unidad funcional representa, por sí sola, un espacio único en relación a los demás barrios, debido a que no solo los demás dependen de él, sino también las otras ciudades de la región. Por ello, su análisis requiere de especial consideración.

\* Fuente : elaboración equipo del PMEP





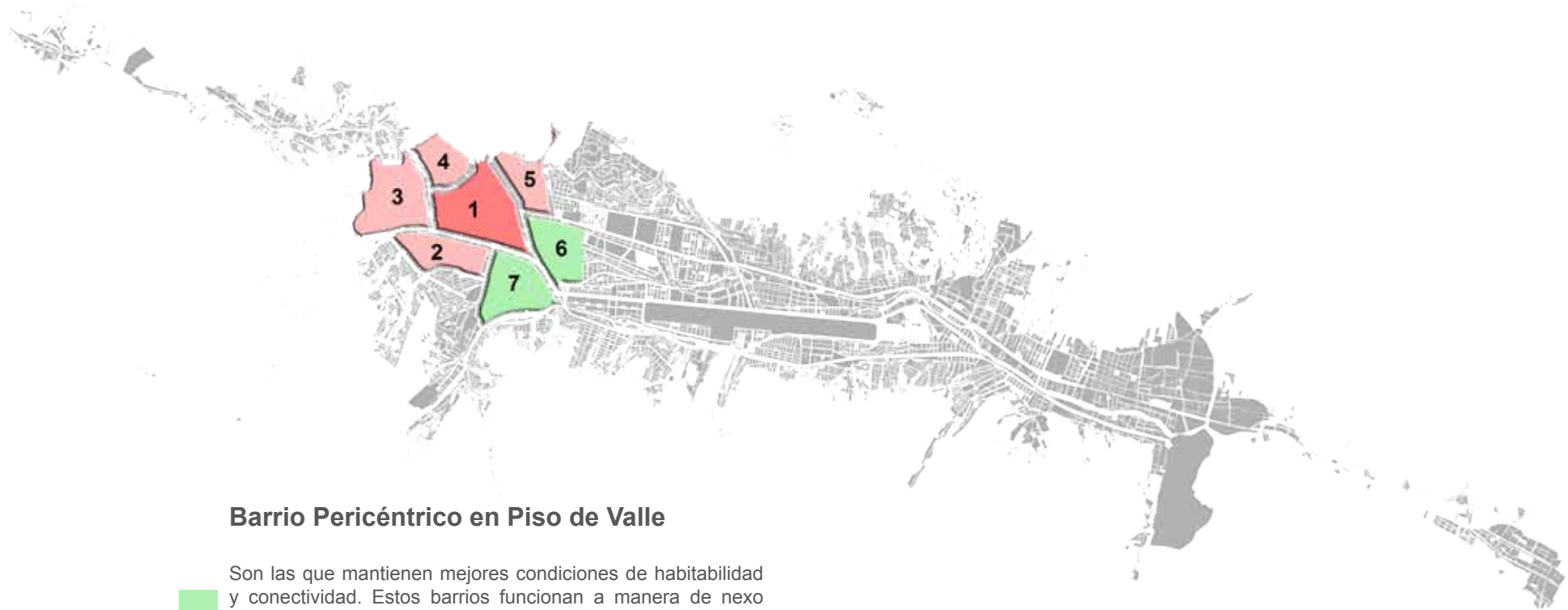
**Barrio Pericéntrico en Ladera**

Son barrios cercanos al monocentro de la ciudad, por lo que reciben su influencia directa. Muchos de ellos comparten centralidades y tienen la particularidad de haberse desarrollado en las laderas circundantes. Los barrios 2, 3 y 5 poseen pendientes no muy pronunciadas a diferencia del barrio 4, todo ello constituye una diversidad de condiciones de habitabilidad y conectividad.

\* Fuente : elaboración equipo del PMEP

Barrios perimetrales, situados en las faldas de las colinas y en las primeras elevaciones que aún disfrutan de condiciones de accesibilidad bastante favorables ya que no presentan grandes pendientes y las relaciones de distancia se pueden entender como favorables.

Son puntos de dinamismo urbano que ofrecen servicios y actividades especializadas, los cuales generan una particular dependencia de los barrios contiguos.

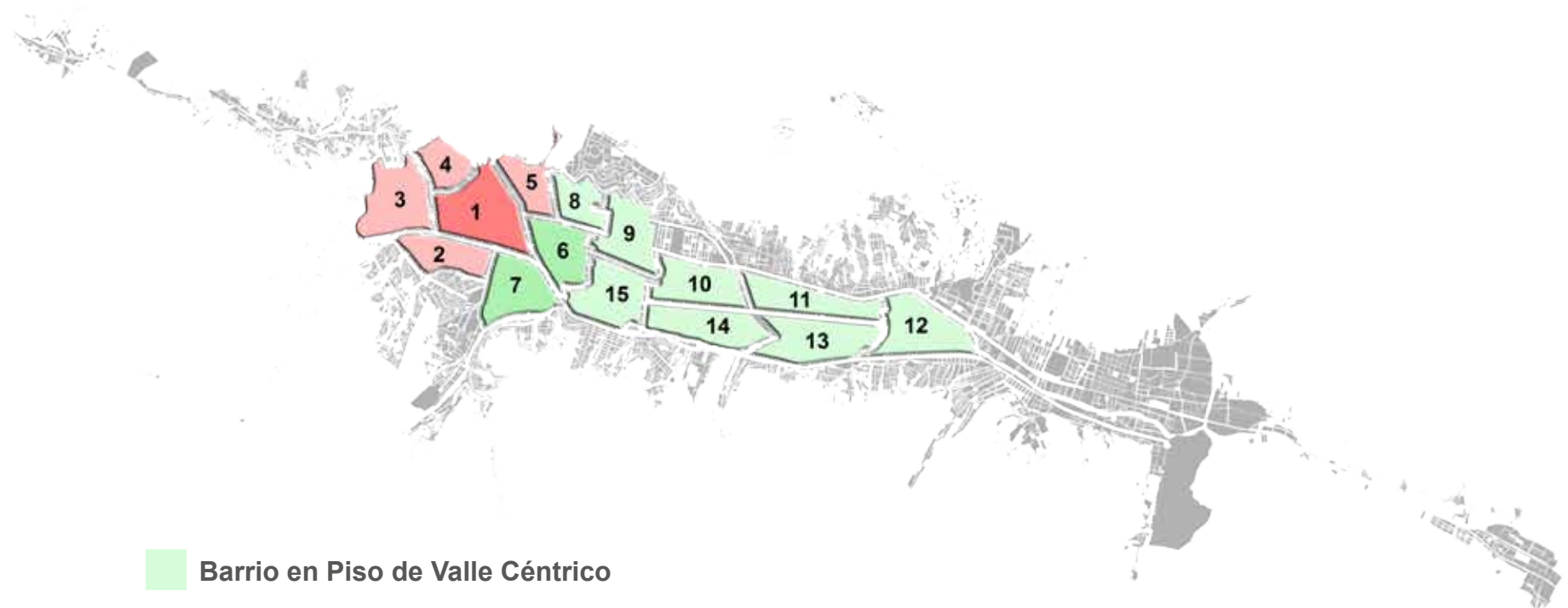


### Barrio Pericéntrico en Piso de Valle

Son las que mantienen mejores condiciones de habitabilidad y conectividad. Estos barrios funcionan a manera de nexo entre la ciudad compacta (Centro Histórico y alrededores) y la ciudad desarrollada en el valle longitudinal.

\* Fuente : elaboración equipo del PMEPE

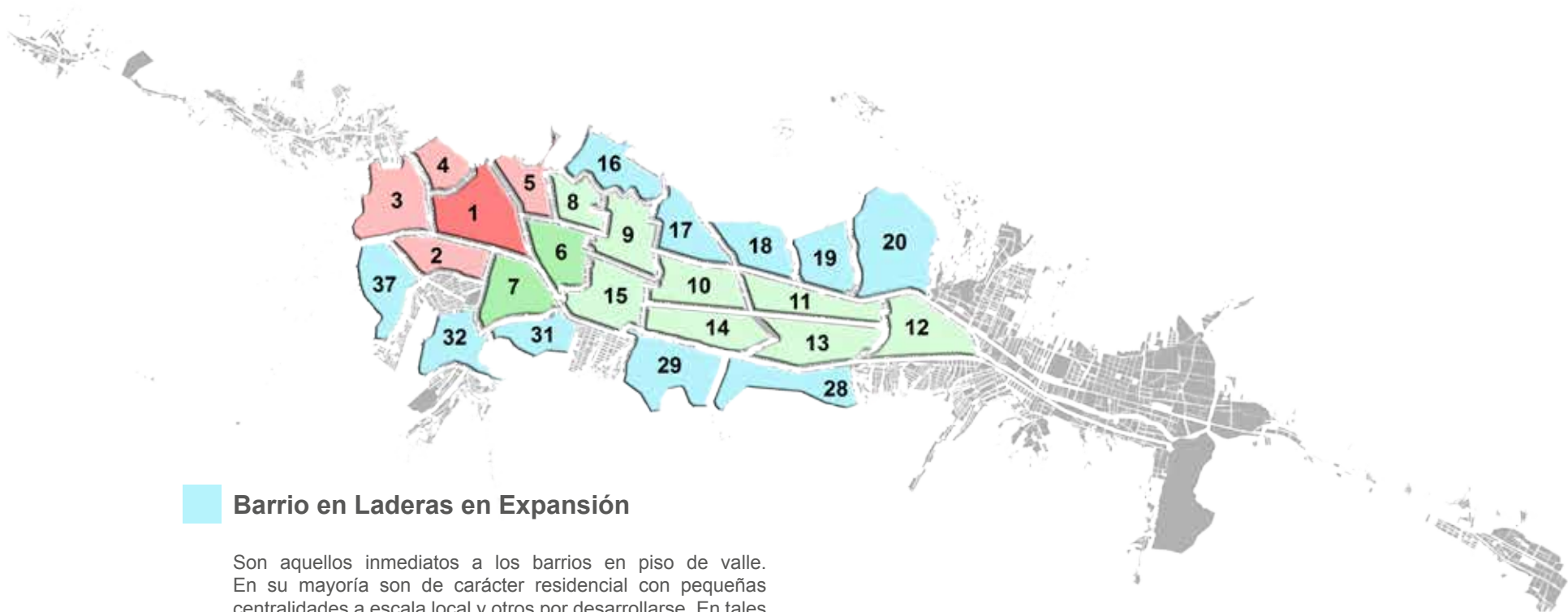
Son los barrios en desarrollo a lo largo de toda la pieza urbana compacta en una topografía cómoda en piso de valle, que particularmente asumen todo el viario de conectividad y longitudinal de la ciudad, y donde las relaciones transversales han empezado a plantear cierta complejidad por la falta de conexión.



**Barrio en Piso de Valle Céntrico**

Funcionan como centralidades con caracteres distintos. En su mayoría son atractores territoriales debido a los diversos servicios que ofrece y actividades especializadas, provocando una particular dependencia de los barrios contiguos.

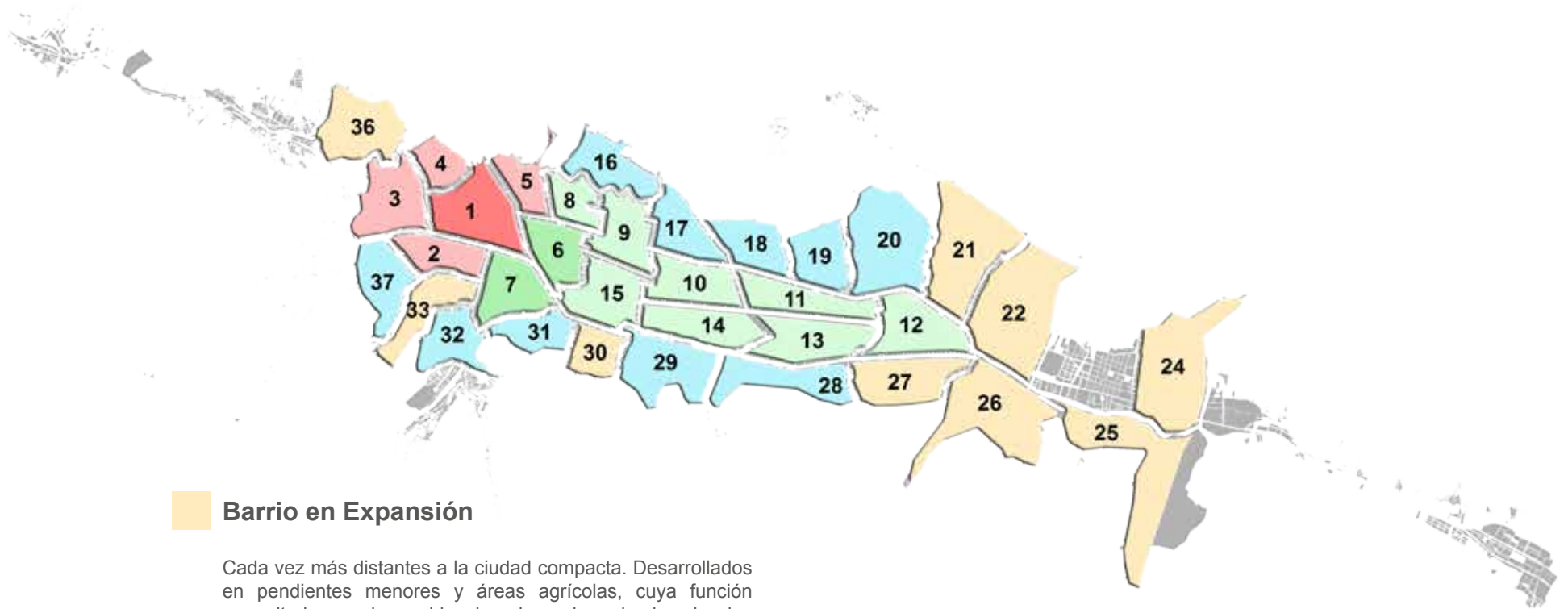
\* Fuente : elaboración equipo del PMEP



### Barrio en Laderas en Expansión

Son aquellos inmediatos a los barrios en piso de valle. En su mayoría son de carácter residencial con pequeñas centralidades a escala local y otros por desarrollarse. En tales áreas las condiciones de habitabilidad son restrictivas. Se observa una tendencia al abandono en algunas de sus áreas, sin embargo, para tales áreas constituyen oportunidades para desarrollar nuevas ciudades bajo los principios de proximidad.

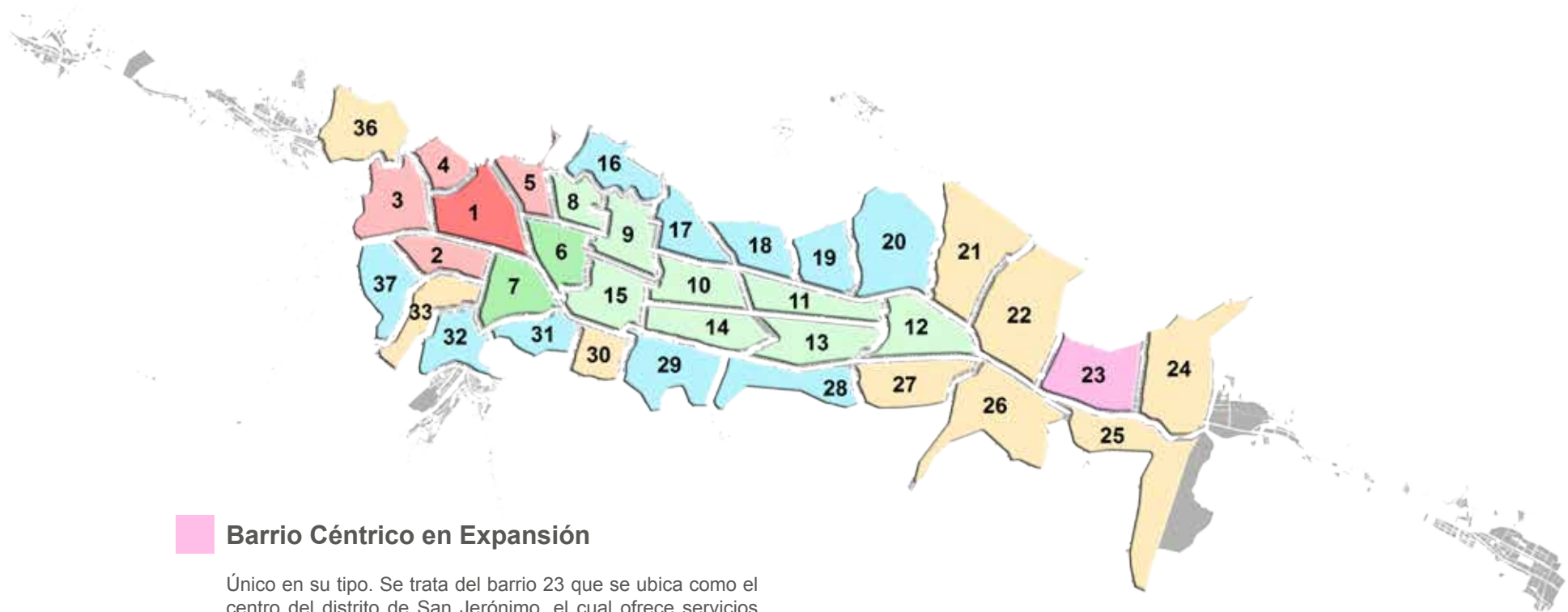
\* Fuente : elaboración equipo del PMEP



**Barrio en Expansión**

Cada vez más distantes a la ciudad compacta. Desarrollados en pendientes menores y áreas agrícolas, cuya función mayoritaria es la residencia; dependen de los barrios contiguos desarrollados en piso de valle donde se encuentran las centralidades.

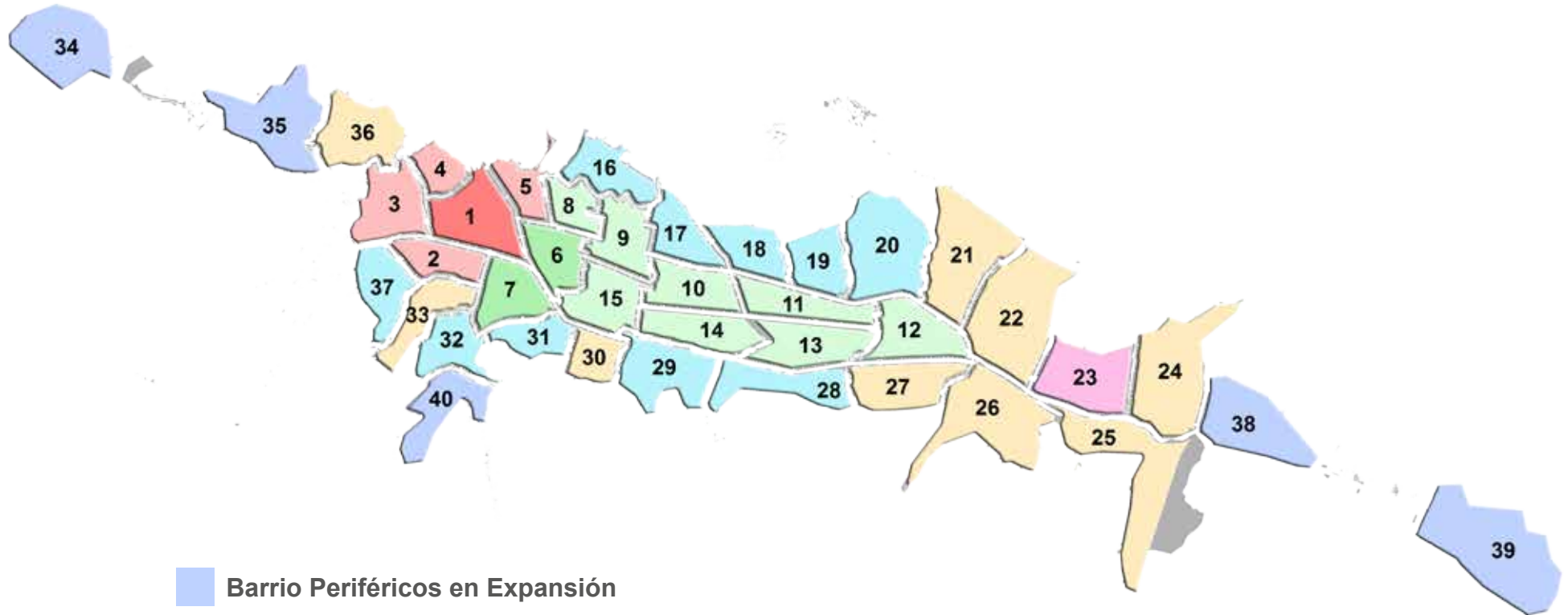
\* Fuente : elaboración equipo del PMEP



**Barrio Céntrico en Expansión**

Único en su tipo. Se trata del barrio 23 que se ubica como el centro del distrito de San Jerónimo, el cual ofrece servicios especializados y en sus diversas centralidades.

\* Fuente : elaboración equipo del PMEP



**Barrio Periféricos en Expansión**

No solo se caracterizan por estar en pleno proceso de expansión, sino que tienen la particularidad de desarrollarse en torno a ejes de conexión con otras ciudades.

\* Fuente : elaboración equipo del PMEP



## 2.3. Lectura de los barrios

Una vez identificado las diferentes tipologías barriales que conforman la ciudad de Cusco, se han establecido los patrones de uso del espacio público; este proceso permite evaluar el déficit de necesidades y oportunidades de las áreas de trabajo, así como identificar el protocolo de actuación para estabilizar los modelos de espacios públicos, tanto individualmente, como en el contexto de la estructura urbana.

### 2.3.1. Los límites y la relación del barrio con la ciudad

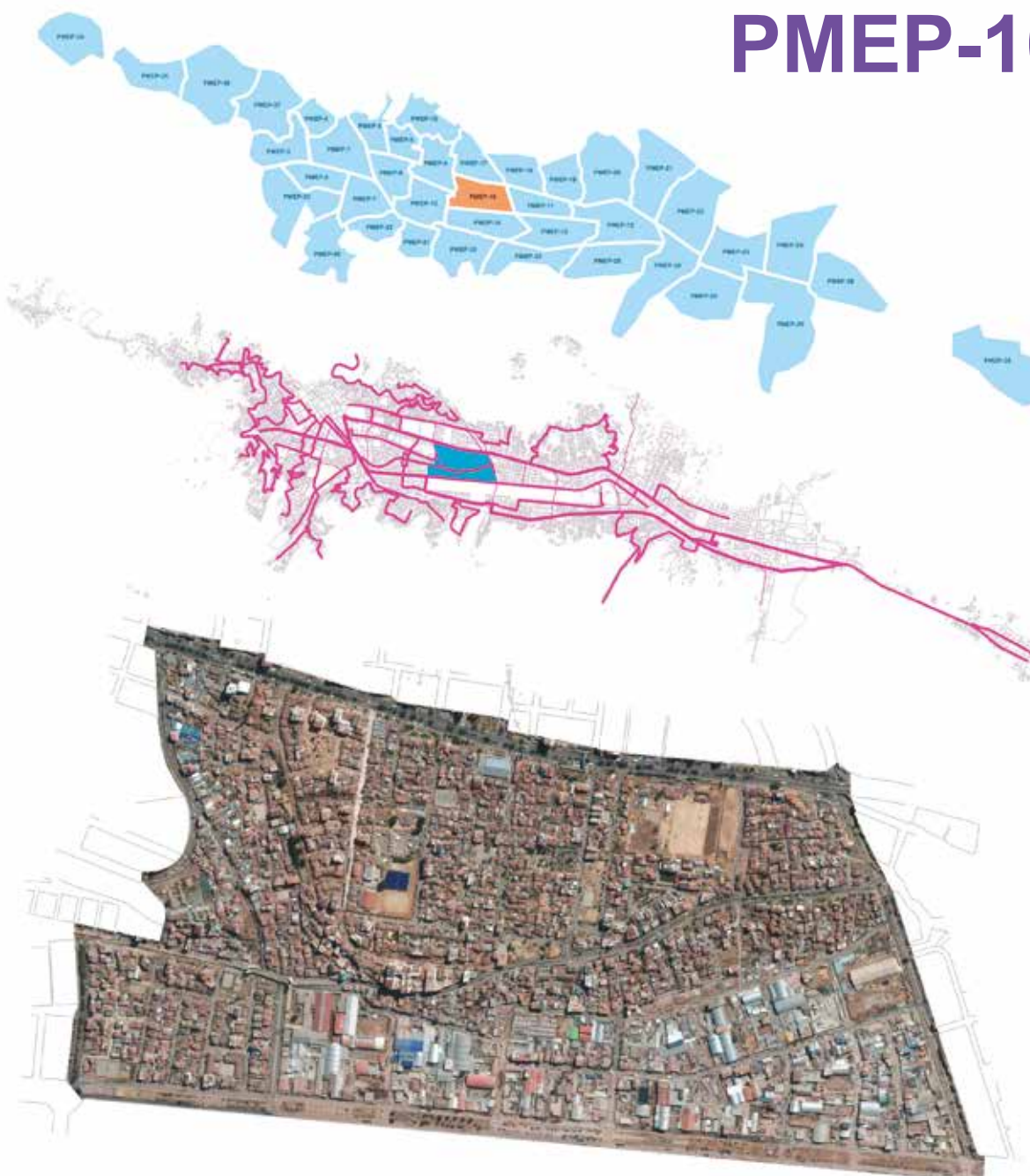
Para el análisis de los bordes y su rol en la relación de las unidades barriales con la ciudad, desde el marco de la ubicación geográfica y la tipología de barrios se ha seleccionado como muestra para el análisis a la unidad barrial PMEP-10, ubicada en piso de valle, en el área central de la mancha urbana. Comprende urbanizaciones como: San Judas Tadeo, Santa Rosa, Marcavalle, Santa Úrsula y Parque Industrial, identificando como función prioritaria los componentes residenciales y comerciales.



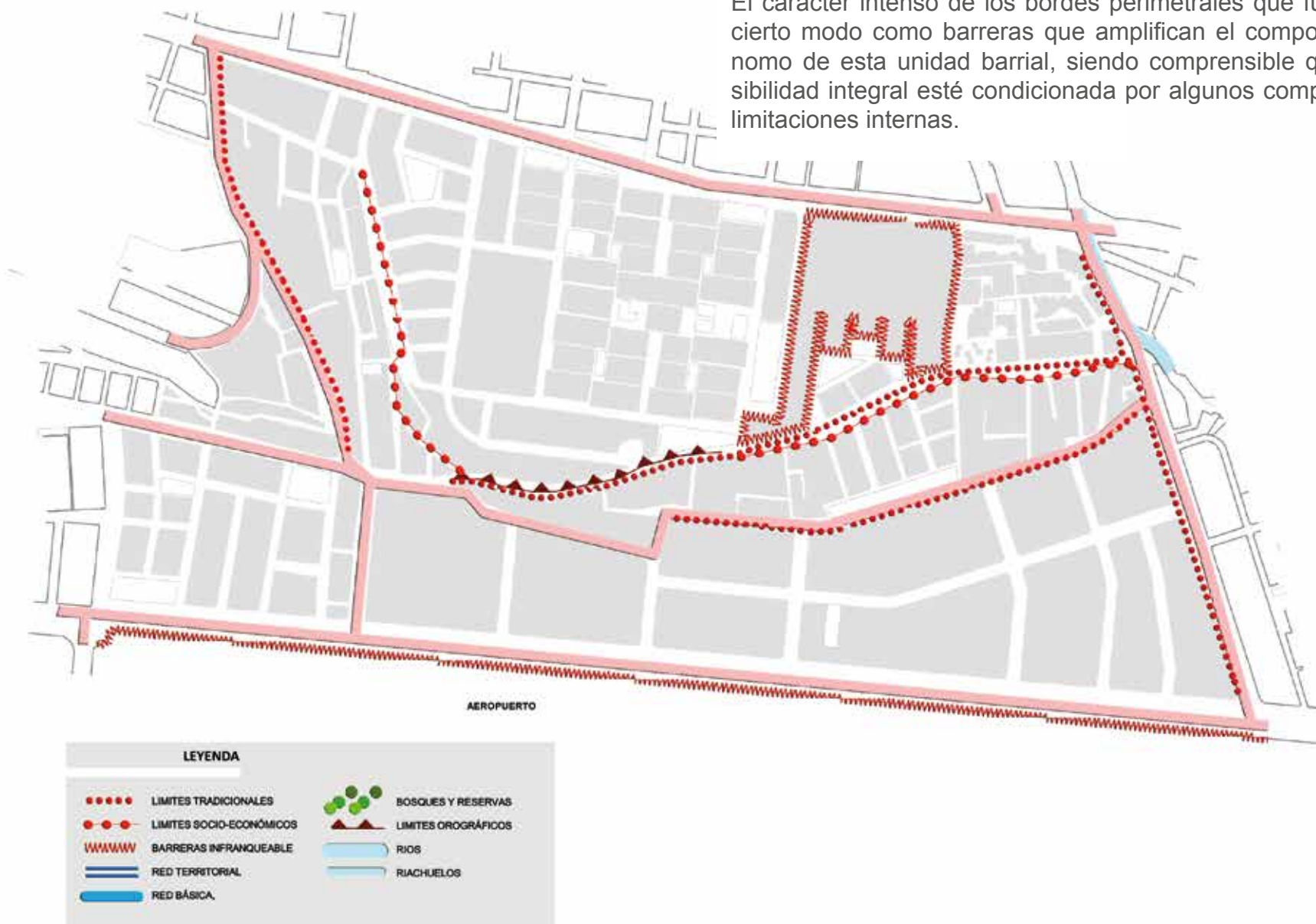
# PMEP-10

## RELACIÓN DEL BARRIO CON LA CIUDAD TERRITORIAL

Barrio desarrollado en piso de valle; ubicado en la parte central de la mancha urbana, facilitando su conectividad con el resto de la ciudad. Comprende urbanizaciones, como: San Judas Tadeo, Santa Rosa, Marcavalle, Santa Úrsula y Parque Industrial. Su función prioritaria es la residencia y el comercio.



El carácter intenso de los bordes perimetrales que funcionan en cierto modo como barreras que amplifican el componente autónomo de esta unidad barrial, siendo comprensible que la accesibilidad integral esté condicionada por algunos componentes de limitaciones internas.



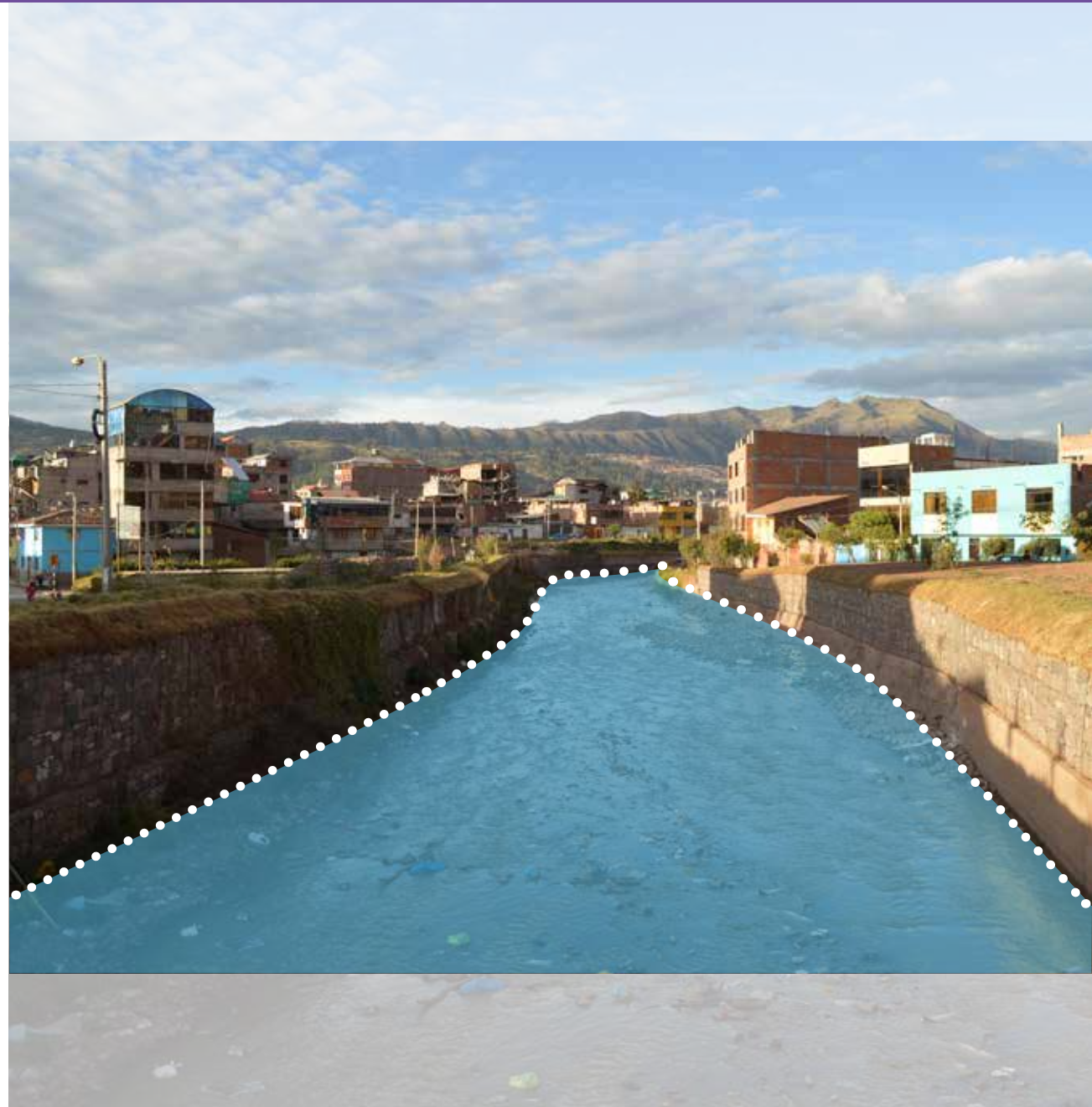
El concepto borde, se expresa formal y funcionalmente bajo diferentes figuras urbanas. En Cusco, particularmente debemos enfatizar que, por su importancia como elementos definitorios de estas subestructuras urbanas, los siguientes:

**a) De carácter natural**

Bordes o límites de carácter no antrópicos, es decir, definidos por la propia naturaleza.



- Hidrográficos, marcados por el curso de elementos hídricos como: ríos, riachuelos, canales y otros. Debido a sus condiciones físicas representan una ruptura nítida.
- Orográficos, cambios abruptos marcados por la topografía que dan inicio a modelos peculiares de ocupación del territorio sobre pendientes.
- Bosques y reservas, que delimitan como piezas consolidadas de entidad superficial y que indirectamente ayuda a mejorar las condiciones de vida de la población. Dado su componente de espacio público, se plantea una relación interactiva, pero sin alterar sus condiciones de carácter intangible.



**b) De carácter antrópico**

Se deben a la intervención del hombre y generan barreras físicas o edificaciones que interrumpen de modo, más o menos contundente, la continuidad urbana de la malla viaria, incluyendo específicamente la accesibilidad peatonal. Un ejemplo significativo en Cusco es el Aeropuerto Internacional Velasco Astete que secciona una parte central de la ciudad en dos áreas sin ningún tipo de continuidad ni física, ni funcional.



- Red territorial, son vías de movilidad que asumen una alta circulación, que permiten la comunicación con otros núcleos urbanos, aunque a nivel local, impiden la conexión transversal, particularmente en las relaciones entre los barrios que separan, ejerciendo una función contundente como elemento divisorio.
- Red básica, son aquellas consideradas como vías motorizadas de primer orden que permiten la comunicación dentro de toda la ciudad con carácter isotrópico. Tienen un alto tránsito vehicular y al igual que en la red territorial, dificulta la relación entre las áreas urbanas ubicadas en las márgenes de las zonas de aceras.
- Equipamientos con efecto barrera contundente, son las infraestructuras que interrumpen la continuidad y por lo tanto la relación entre ciertas áreas; ejemplo: el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete y la planta cervecera de Backus.





**c) De carácter social**, es la lectura -muchas veces subjetiva- de las diferencias sociales, económicas y culturales entre los habitantes de determinadas áreas urbanas, dentro de los límites sociales que deben diferenciar los siguientes:

- Socioeconómicos, resultado de la localización de poblaciones como efecto de la topografía, donde las clases de menos recursos económicos se desplazan hacia las localizaciones más distantes y de peores condiciones topográficas.
- Tradicionales, son los barrios que acumulan un componente histórico o tradicional y que han permitido identificar modos de vida nítidamente desiguales en diferentes zonas donde casi siempre son el producto de migraciones especiales, procedentes desde áreas compartidas entre los usuarios, por ejemplo: Santa Ana y San Cristóbal, y las etapas en desarrollo como Coviduc (Larapa).



### 2.3.2. Centros atractores y Centralidades

La presencia de centros atractores en el interior de un barrio, influyen en la forma de desarrollarse desde sus componentes originales, es decir, desde el barrio antiguo que en muchas ocasiones se convierte en motivo de desplazamiento para el vecino. La concentración de estos centros atractores en una unidad funcional los convierte en puntos de referencia y confluencia, (centralidades) generando mayor dinamismo en el área urbana.

Las centralidades, en cierto modo, determinan el carácter y el espíritu del barrio que las recogen; un ejemplo singular son las ubicadas en las laderas marcadas por una dominancia residencial que agrupan sus interacciones sociales y culturales en una singular combinación con pequeños parques, bodegas y esquinas estratégicas de juego, jardines, locales y entre otros. A escala urbana se producen ofertas de servicios más especializadas que se traducen, por ejemplo, en zonas de ferretería, recreo, comercio y abastecimiento.



# MODELOS DE NODOS ATRACTORES:

- Centro atractores local, aquí concurren los vecinos del entorno inmediato. Ejemplo: las losas deportivas, los parques de la zona, el salón comunal y otros.
- Centro atractor urbano, debido a sus características tiene la posibilidad de atender a los habitantes de toda la ciudad. Ejemplo: los centros de salud, los mercados de abastos, las instituciones administrativas distritales, entre otros.
- Centro atractor territorial, tiene la posibilidad de atender a los habitantes de la región. Ejemplo: la sede del Gobierno Regional, el Estadio Inca Garcilaso de la Vega, el Aeropuerto Internacional Velasco Astete, el Terminal Terrestre, por decir algunos.
- Centro educativo, de alto aforo, concentra poblaciones jóvenes, provocando mayor dinamismo en





un área urbana. Los encontramos en tres escalas: Local, urbano y territorial.

- Centro patrimonial cultural, no solo concentran a la ciudadanía, sino también a extranjeros. Obedecen a distintas escalas, como: Centros arqueológicos, museos y templos.
- Paraderos, aquellos espacios que concentran a un número flotante de personas que permiten cambiar o alternar tipos de movilidad y posibilitan la relación e interconexión con el resto de la ciudad.
- Servicios complementarios, si bien son de menor escala, la agrupación de estos muchas veces generan centralidades comerciales de altas concentraciones. Aquí tenemos a las boticas, tiendas, ferreterías, restaurantes y otros.

## TIPOS DE CENTRALIDADES:



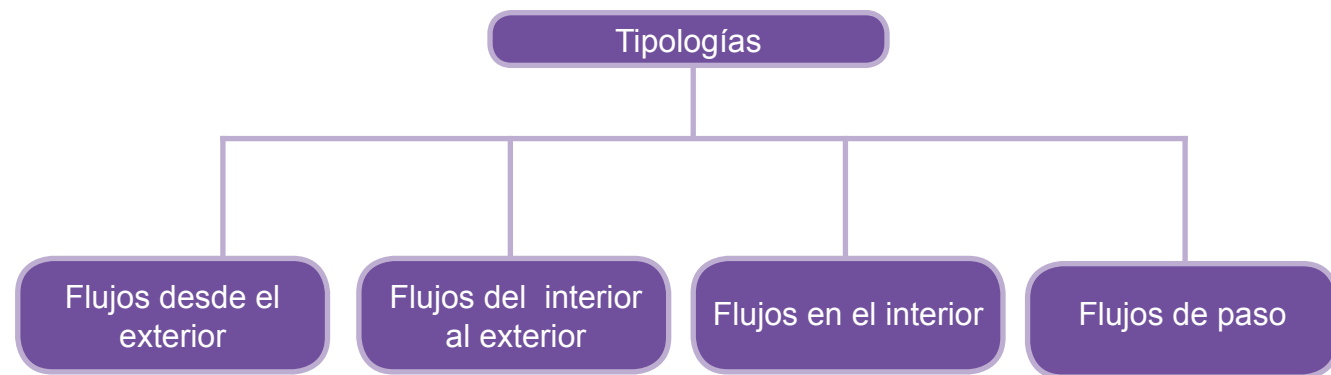
| LEYENDA                     |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| <b>CENTRO ATRACTOR</b>      | <b>CENTRO EDUCATIVO</b> |
| ● TERRITORIAL               | ● TERRITORIAL           |
| ● URBANO                    | ● URBANO                |
| ● LOCAL                     | ● LOCAL                 |
| ⊕ CENTRO PATRIMONIAL        | ● CENTRO EDUCATIVO      |
| ▲ PARADEROS                 | ● URBANO                |
| ⊕ SERVICIOS COMPLEMENTARIOS | ● LOCAL                 |
|                             | — CENTRALIDAD LINEAL    |
|                             | — CENTRALIDAD NODO      |

Se identifican diferentes puntos de centralidades como:

- Trama
- Puntos dispersos
- Malla
- Línea
- Punto
- Dispersos sueltos con interacciones funcionales entre ellos.

### 2.3.3. Dinámica peatonal

La dinámica peatonal es una función de la movilidad generada por las interacciones entre los centros atractores descritos y las centralidades identificadas. El Plan de Movilidad y Espacio Público trabaja con cuatro tipologías de desplazamientos.



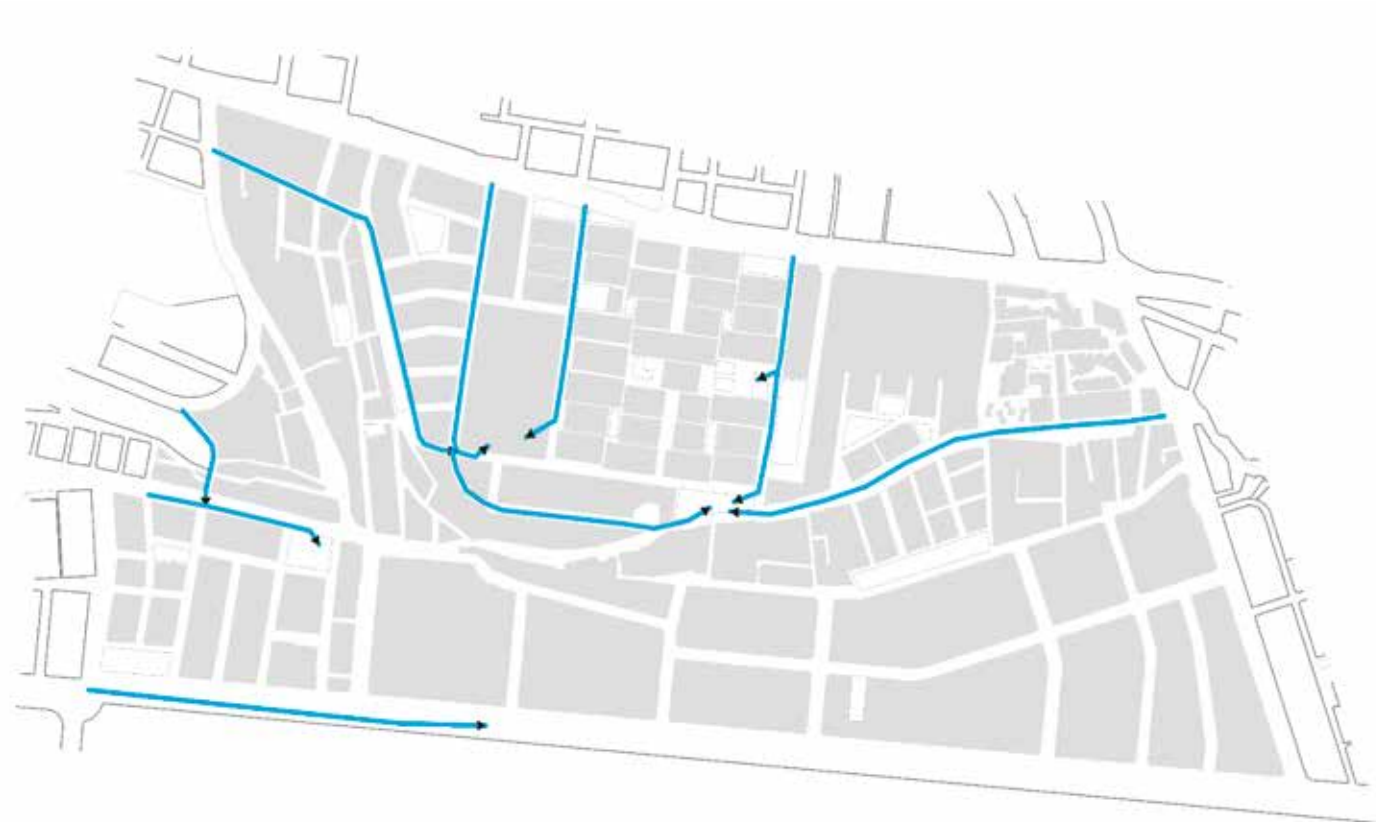
## Flujos peatonales del interior de la unidad al exterior

Aquí se identifican los recorridos que utilizan los habitantes de un barrio para salir de sus viviendas y conectarse con el resto de la ciudad. Muchas veces estos caminos conducen a paraderos de transporte. En otras ocasiones y dependiendo de la cercanía a la unidad funcional, las rutas nos llevan a centralidades exteriores. Por ejemplo, los mercados de abastos que se convierten en atractores de muchas unidades cercanas.



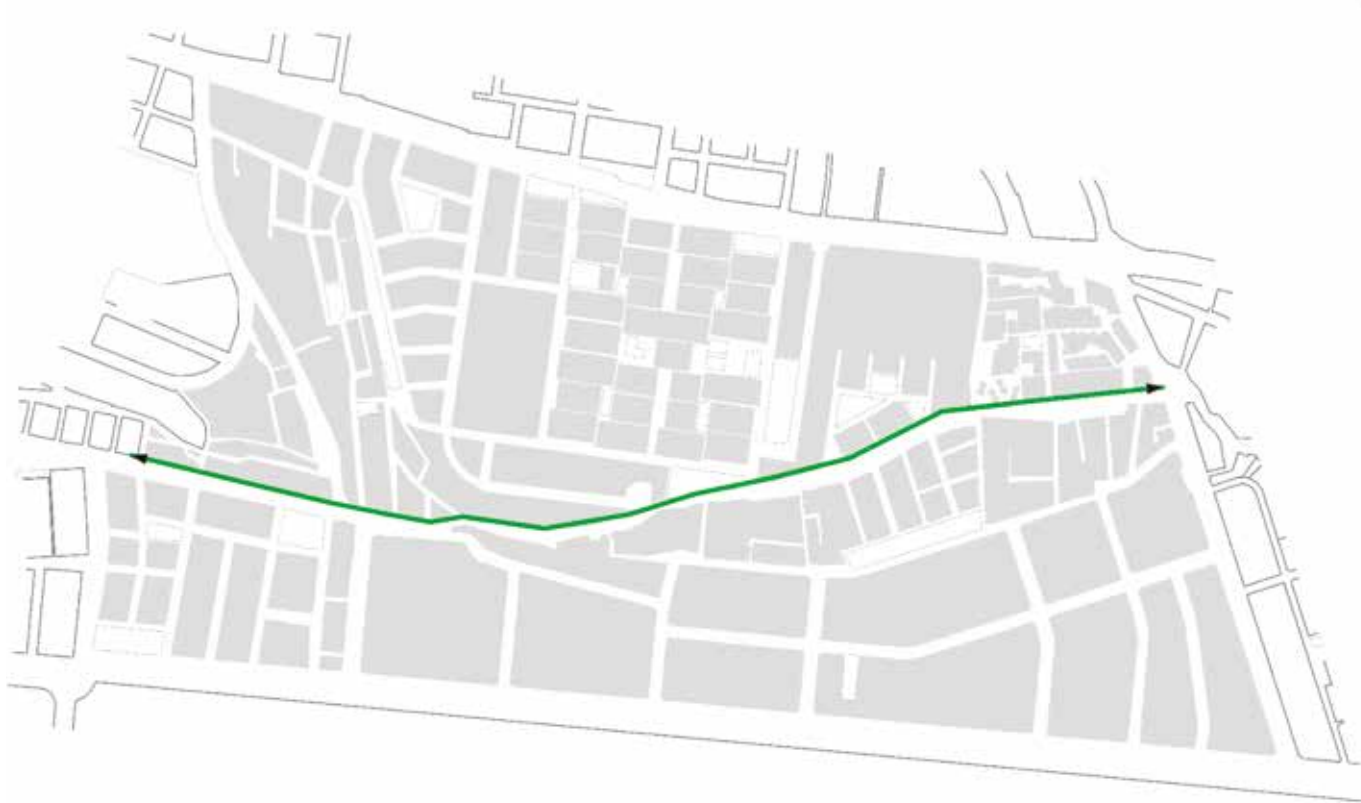
## Flujos peatonales del exterior de la unidad al interior

Son provocados por centralidades y centros atractores de escala urbana y territorial. Aquí acuden no solo los vecinos de los barrios contiguos, sino también del resto de la ciudad. Por ejemplo, el Centro Recreacional “El Bosque”, ubicado en el Centro Poblado de Coripata, el cual atrae un sinnúmero de personas de diversos sectores de la ciudad, debido a que recurrentemente se realizan eventos deportivos. Otro ejemplo, son las canchas de fútbol de los barrios residenciales que son utilizadas los fines de semana para campeonatos de vecinos y grupos sociales.



Flujo desde el exterior

Fuente : elaboración equipo del PMP



## Flujos de paso

Son generados por peatones de otras unidades que tienen la necesidad de pasar por un barrio para llegar a un centro atractor o centralidad ubicada fuera del área de estudio.



Flujo de paso

Fuente : elaboración equipo del PME P



## Flujos peatonales en el interior de la unidad

Este flujo manifiesta el grado de autonomía de un barrio para los pobladores, básicamente se desprende del dinamismo que provocan sus centralidades y centros atractores locales, estableciéndose así una red interna que permite la conectividad entre estos centros.



Flujo en el interior

Fuente : Elaboración PMEPE - PLAN CUSCO



## Sistema actual del espacio público

Identificados los flujos, se reconoce el espacio que los peatones utilizan con mayor frecuencia e intensidad, entre calles, parques y plazas, configurándose una estructura de espacios de gran dinámica.



■ Uso del espacio público

Fuente : Elaboración PMEP - PLAN CUSCO

## Intensidades del Espacio Público



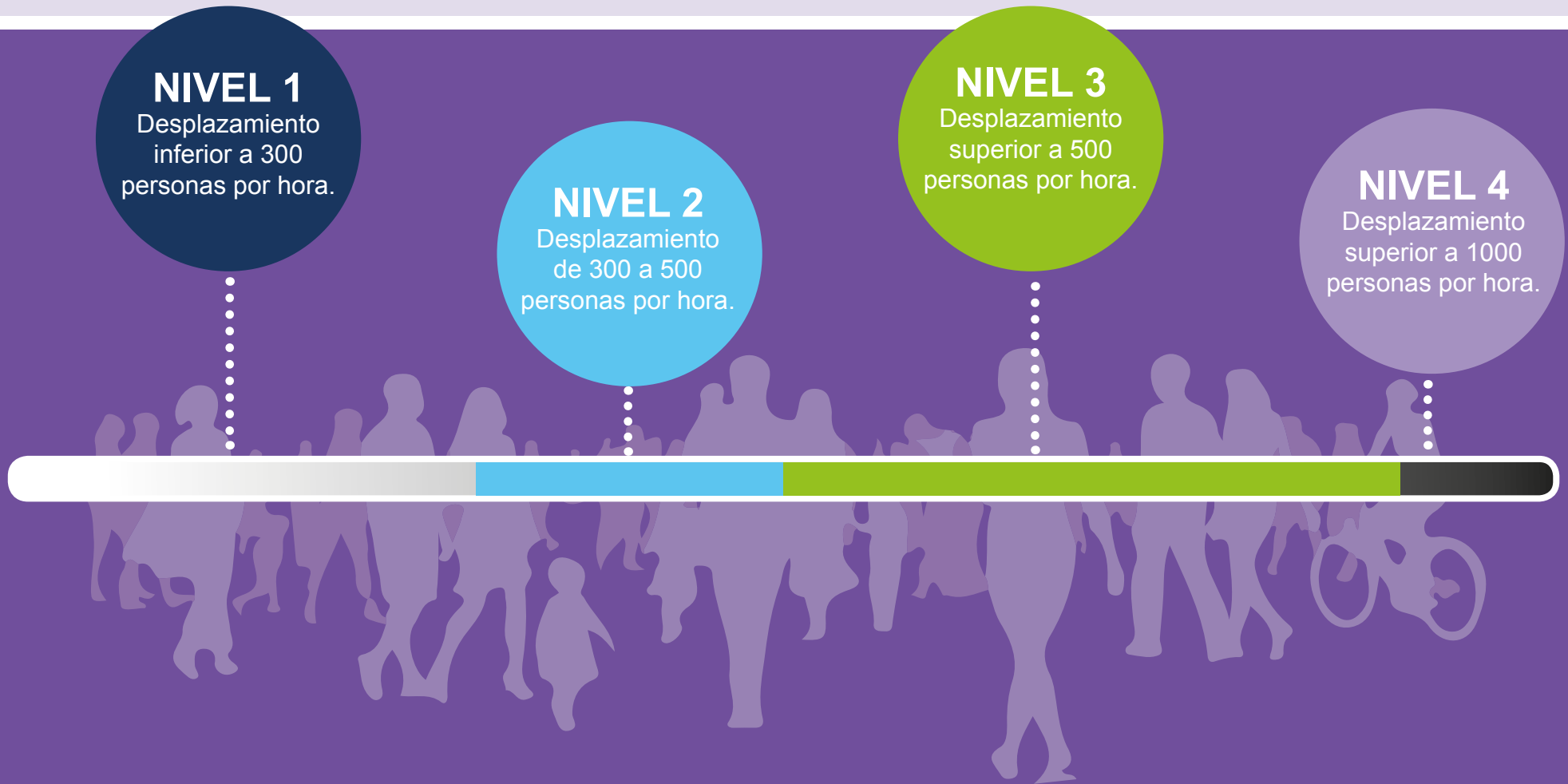
Este mismo análisis, nos permite determinar las intensidades peatonales en el sistema; es así, que dentro de la estructura actual del espacio urbano se ha podido obtener los siguientes niveles de intensidad peatonal:

**NIVEL 1**  
Desplazamiento inferior a 300 personas por hora.

**NIVEL 2**  
Desplazamiento de 300 a 500 personas por hora.

**NIVEL 3**  
Desplazamiento superior a 500 personas por hora.

**NIVEL 4**  
Desplazamiento superior a 1000 personas por hora.



## 2.3.4. Dinámica motorizada

Recoge el dinamismo del parque automotor dentro de un barrio con el objetivo de identificar el conflicto que pudiese existir con el peatón.

**Códigos de lectura de la Red Territorial**, cuyas vías motorizadas de alto tránsito, permiten la comunicación con otras ciudades. Casi siempre se convierten en ejes de expansión urbana.



La Vía de Evitamiento (9 Km) beneficia a más de 250 mil cusqueños, especialmente de los distritos de San Sebastián, San Jerónimo y Saylla.

**Red básica**, vías motorizadas de primer orden que permiten la conexión con la ciudad en su totalidad, además de mantener un alto tránsito vehicular.

**Red local**, vías motorizadas de orden local que enlazan con el Centro de la unidad barrial.

**Nodos**, aquellos puntos de intercepción con las principales vías y que permiten la relación de un barrio con la ciudad.

**Puertas de acceso vehicular**, son aquellos accesos a los barrios en donde es posible el acceso motorizado.

**Atractores de vehículos**, son los espacios que funcionan como atractores de vehículos. Estos generan el aparcamiento en calles, parque y plazas convirtiéndolos en estacionamientos improvisados.



## 2.4. Diagnóstico

La identificación de cinco (5) espacios característicos del entorno urbano de la ciudad corresponde a un diagnóstico de las condiciones físicas, funcionales y de confort que posee cada una de las siguientes estructuras urbanas:

- Calles
- Parques y plazas
- Cruces
- Paraderos
- Accesos principales

Además, se reconocen los siguientes problemas:

### 2.4.1. Problemas formales

Los problemas formales hacen referencia al estado físico de la infraestructura urbana que se utiliza en la dinámica de la movilidad. Sobre este punto tenemos:

**Infraestructura peatonal deteriorada**, generalmente se presenta en las áreas antiguas donde el paso de los años y la falta de intervención o mantenimiento derivan en el deterioro de las vías, impidiendo la eficiente circulación de los peatones.

**Infraestructura peatonal inexistentes**, se observa con mayor frecuencia en las zonas en proceso de urbanización. Aunque en estos espacios la circulación de personas es considerable, no cuentan con la infraestructura necesaria para su movilidad.

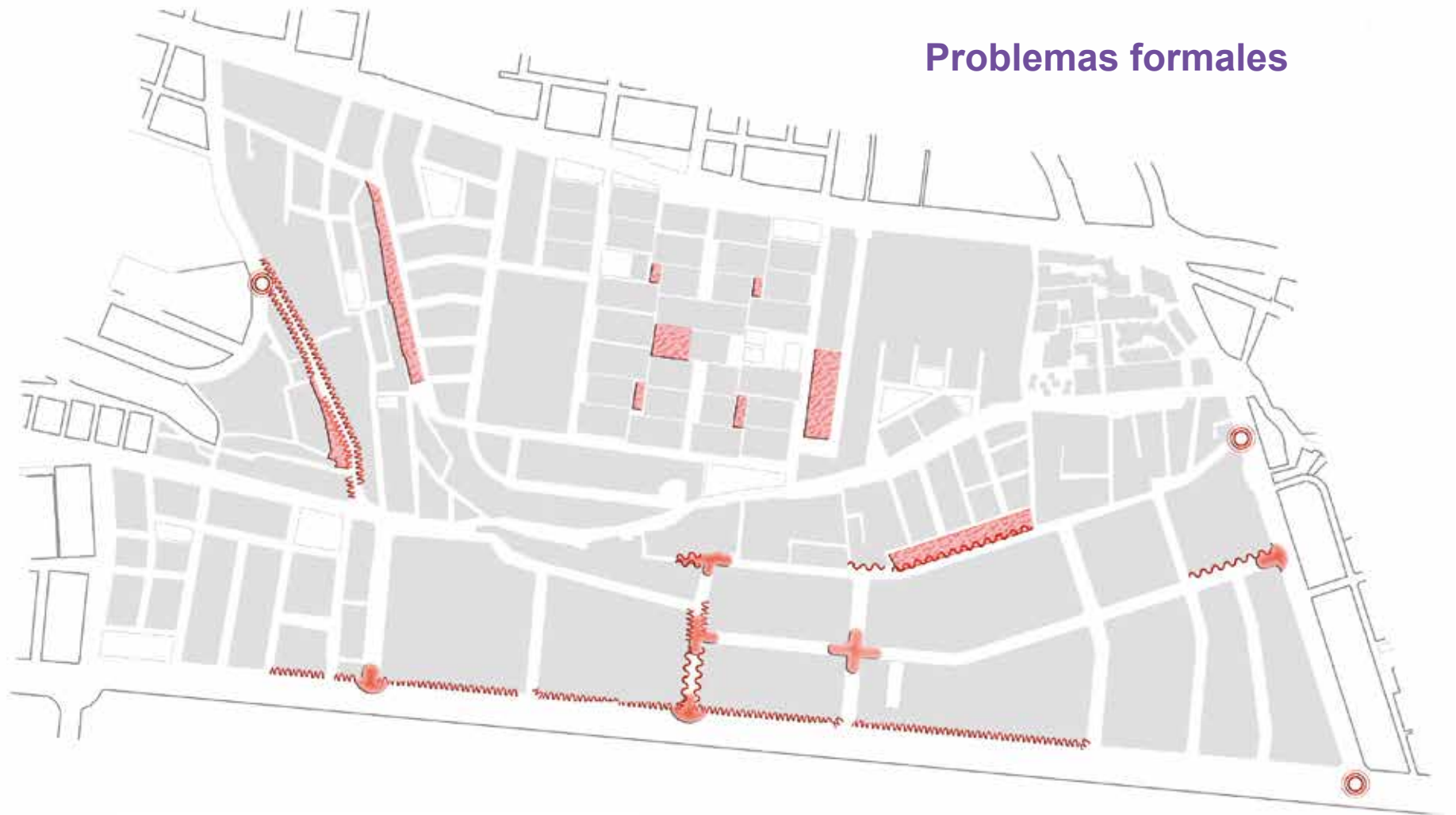
**Paraderos deteriorados**, aquellos que mantienen la infraestructura necesaria, pero a falta de un adecuado mantenimiento, el deterioro por el uso de público, no se conserva en un buen estado.

**Lugares de encuentro deteriorados**, son los espacios con posibilidades de estancia, como: parques y plazas, pero que, debido a su estado de abandono y deterioro, no son utilizados como lugares de encuentro por los ciudadanos.

**Accesos deteriorados**, aquellas entradas principales o lugares característicos de un barrio y que se consideran puntos de inicio de una jurisdicción. Debido a sus condiciones de deterioro, impide el normal acceso fluido de personas.

**Cruces deteriorados**, son las intersecciones peatonales que se manifiestan como centros de socialización, pero que debido a los serios deterioros en su estructura (pavimentación) dejan de serlo, pese a sus cualidades y potencialidades.

## Problemas formales



| LEYENDA   |                                   |
|---|-----------------------------------|
|  | CIRCULACIÓN PEATONAL DETERIORADA  |
|  | CIRCULACIÓN PEATONAL INEXISTENTE  |
|  | PARADEROS DETERIORADOS            |
|  | LUGARES DE ENCUENTRO DETERIORADOS |
|  | ACCESOS PRINCIPALES DETERIORADAS  |
|  | CRUCES DETERIORADOS               |



## 2.4.2. Problemas funcionales

Los factores que se contraponen al eficaz funcionamiento de los espacios públicos, se toman en cuenta a continuación:

**Infraestructura peatonal insuficiente**, donde se observa la falta de consideración al individuo, actor principal de la ciudad, el peatón. La ciudad de Cusco ha sido modificada en la última década a favor del vehículo, anulando el medio natural de desplazamiento del ser humano, el caminar. Este problema se manifiesta en las veredas de Cusco, agudizándose en las calles más concurridas del Centro Histórico donde el peatón debe disputar su paso con el automóvil.



**Presencia de barreras físicas**, en sus 50 años de funcionamiento el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete es hasta hoy una importante y necesaria infraestructura que contribuye al desarrollo de la ciudad, pero a su vez ha sido testigo del desbordante crecimiento urbano que ha rodeado sus diferentes frentes, convirtiéndolo en una suerte de interrupción a la continuidad urbana de este sector.





**Estacionamientos improvisados**, la inadecuación de zonas o playas de estacionamiento vehicular ha desvirtuado la naturaleza de parques, plazas y calles, permitiendo la generación de barreras circunstanciales en la libre circulación de los cusqueños de a pie.

**Mayor discontinuidad por incidencia vehicular**, las que se generan en aquellas esquinas de las vías principales, donde los flujos vehiculares son mayores y no existe un adecuado sistema de control. Esta situación provoca la interrupción del desplazamiento del peatón.



**Menor discontinuidad por incidencia vehicular**, como las esquinas de algunas principales vías barriales por donde el constante flujo vehicular, sumado al inadecuado sistema de control, provoca la interrupción del desplazamiento del peatón.

**Problemas de localización**, como aquellos espacios ubicados en los lugares que no favorecen a su funcionamiento, atentando en contra de la seguridad de las personas. Por ejemplo: parques infantiles o escuelas situadas cerca de vías de alto tránsito.

**Dificultad para las personas con movilidad reducida**, como los obstáculos estructurales, los cuales impiden o bloquean la movilidad (desplazamiento por el entorno) o acceso a estas personas.

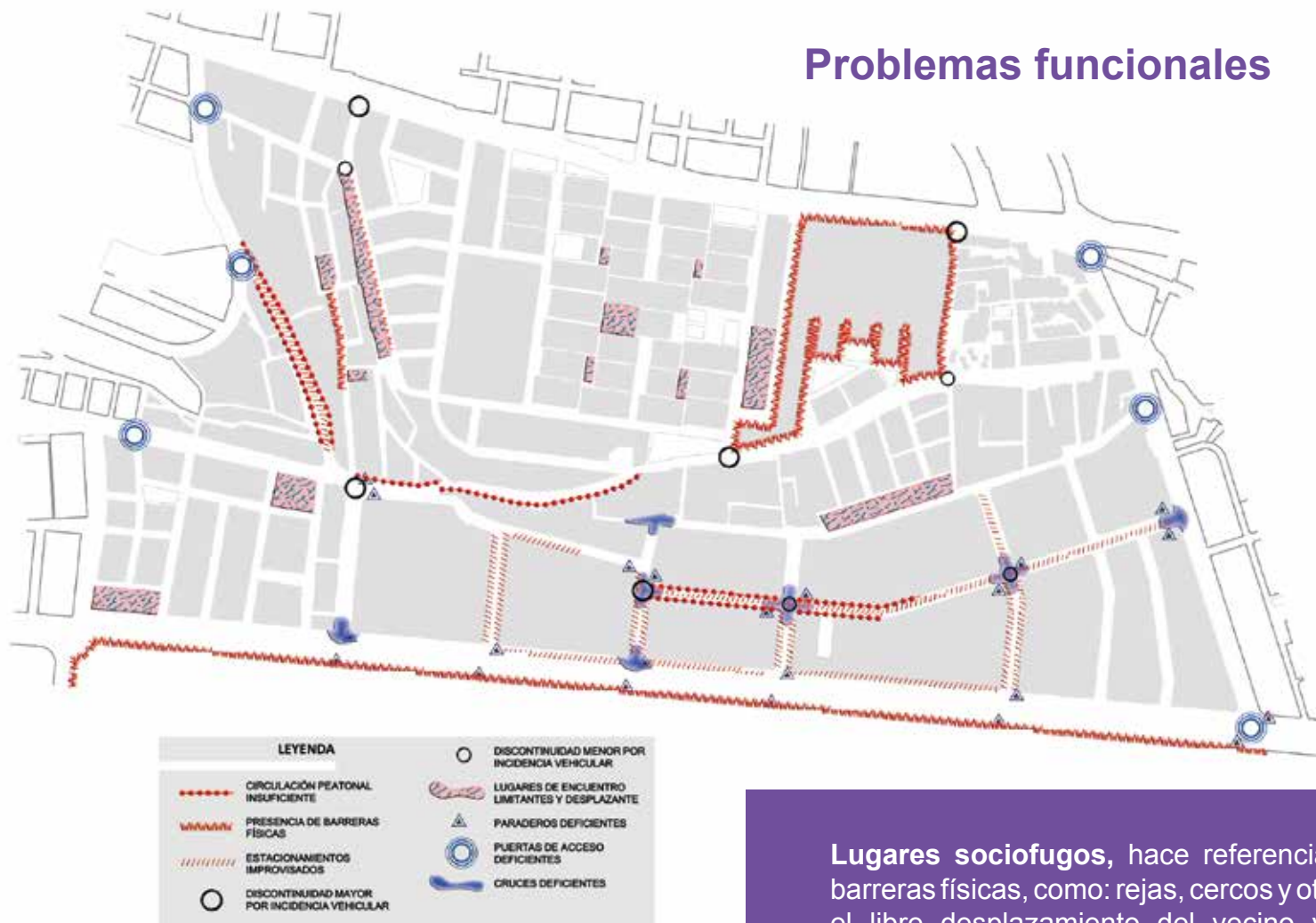
**Paraderos deficientes**, si bien es cierto en este punto existe la infraestructura necesaria, en muchos

de los casos resulta deficiente para el desarrollo de las actividades de embarque y desembarque de pasajeros. En otros casos, simplemente se cuenta solo con la señalética que indica la presencia de un paradero.

Accesos deficientes, como aquellos lugares que pese a ser considerados como puntos de ingreso a un barrio, no cuentan con las características y dimensionales necesarias para permitir el acceso eficiente de los peatones. Este problema se presenta en espacios urbanos nuevos donde no existen aceras, o si las hay, no cuentan con los parámetros técnicos de anchura para albergar al número de vecinos que concurren al lugar.

**Cruces en esquinas deficientes**, como las intersecciones que no tienen las condiciones espaciales para la confluencia de los vecinos.

## Problemas funcionales



**Lugares sociofugos**, hace referencia a la presencia de barreras físicas, como: rejas, cercos y otras que desconectan el libre desplazamiento del vecino y que generan una división que limitan el uso del espacio público.

### 2.4.3. Problemas ambientales

Los espacios naturales y públicos se van reduciendo gradualmente y se degradan con el transcurrir de los años. Son todos estos factores que impiden el disfrute de una ciudad de calidad ambiental y de espacio.

**Contaminación auditiva**, como las que se presenta en las vías de alto tránsito y mayormente es generada por los vehículos motorizados. Se da también en lugares comerciales y en zonas cercanas a zonas aeroportuarias y terminales terrestres.

**Contaminación del aire**, coincide con los puntos de contaminación acústica generada por los vehículos motorizados.

**Contaminación visual**, sobre todo en los lugares que concentran diversas actividades comerciales con altos flujos de personas y al que se le impone la presencia de múltiples elementos que distorsionen paisaje urbano, sean de carácter publicitario, de infraestructura vial inadecuada, entre otros.

**Deterioro de áreas verdes en calles**, como la presencia de jardines lineales en algunas vías de la ciudad y que no contribuyen al mejoramiento del paisaje urbano ecológico. Además, en grandes tramos viales se aprecian deteriorados y en algunos casos en un estado de abandono.

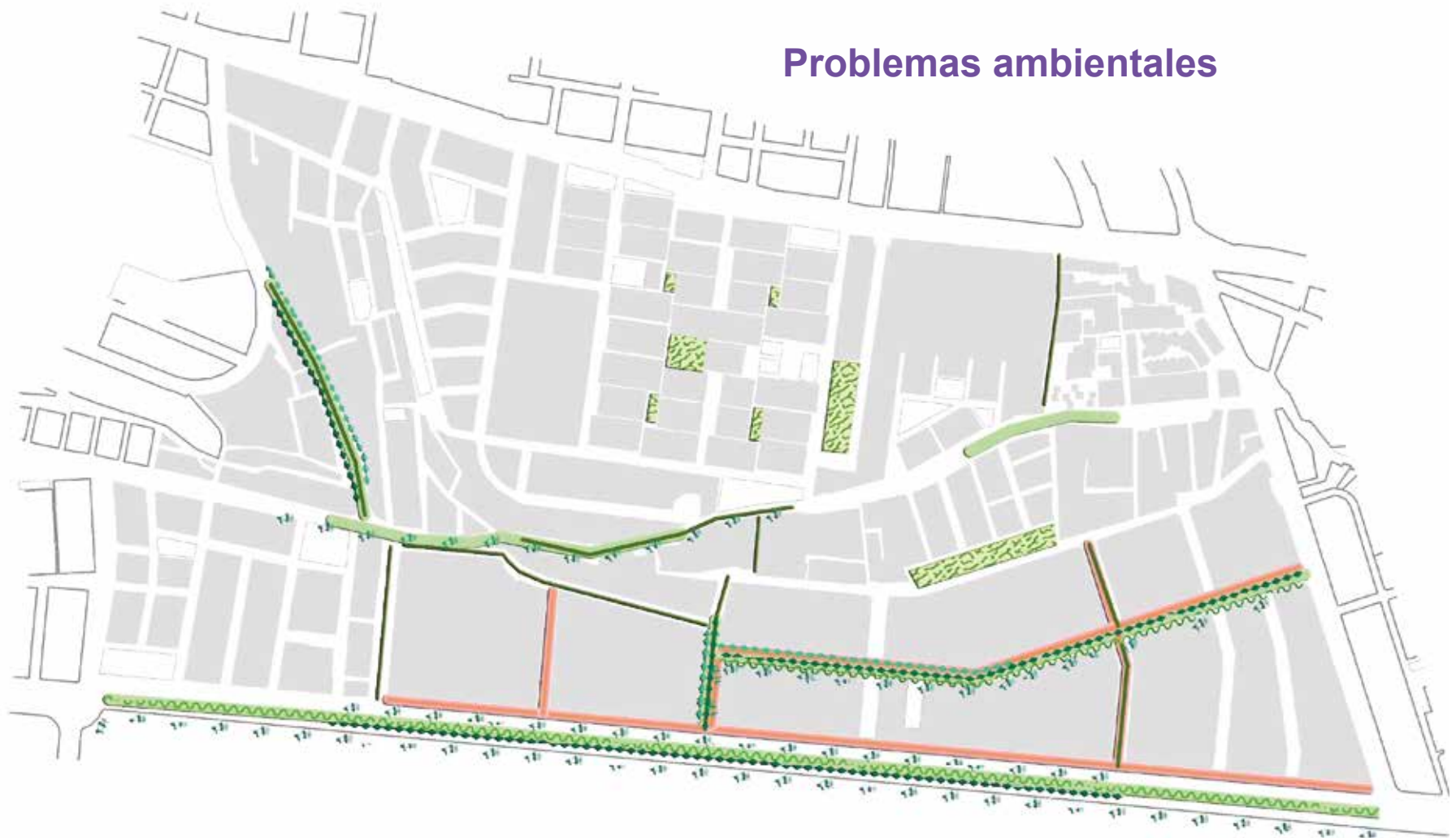
**Baja calidad ambiental en recorridos**, la misma que impide el total disfrute de los espacios públicos de la ciudad, siendo la intervención urbanística una determinante para dar solución al problema.

**Baja calidad ambiental en lugares de encuentro**, como parques y plazas que aún conservan modificaciones antiguas, y que ameritan un programa de rehabilitación, a fin de mejorar su calidad de espacio, ornamentación y entorno ambiental, preservando su esencia originaria.

**Percepción de inseguridad**, dañando los espacios públicos debido a la inseguridad que sobre estos espacios de confluencia social. En consecuencia, tienden a restringir el uso de este espacio, sea privatizándolo o simplemente dejando de usarlo. Esto también implica la degradación de algunas zonas que antiguamente fueron tradicionales y ahora son zonas de diversión nocturna como: bares, discotecas y otros.

**Percepción de inseguridad vial**, se da en las vías de alto tránsito donde no existe una adecuada infraestructura o equipamiento en materia de seguridad vial que permita reducir el riesgo de accidentes para la tranquilidad del ciudadano y su desplazamiento por la ciudad.

## Problemas ambientales



| LEYENDA |  |
|---------|--|
|         | BAJA CALIDAD AMBIENTAL EN RECORRIDOS           |
|         | BAJA CALIDAD AMBIENTAL EN LUGARES DE ENCUENTRO |
|         | PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD HACIA LA PERSONA     |
|         | PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD VIAL                 |
|         | CONTAMINACIÓN AUDITIVA                         |
|         | CONTAMINACIÓN VISUAL                           |
|         | CONTAMINACIÓN AIRE                             |
|         | DETERIORO DE ÁREAS VERDES EN CALLES            |

## 03

# PROPUESTAS

Habiendo una problemática expuesta y una muestra de la dolencia urbana en los barrios de Cusco, el Plan de Movilidad y Espacio Público plantea una serie de propuestas integrales bajo los principios de proximidad y escala local (barrial), que permite, en lo posible, elevar los estándares de vida de sus vecinos.





\* Fuente : elaboración equipo del PMEP

### 3.1. Asignación de usos

Nuevos dinamismos en el cotidiano de un barrio surgen gracias a los cambios en la asignación de sus usos o a la incorporación de nuevos servicios; calles que fueron anteriormente desalentadas empiezan a tomar relevancia en el vecindario y todo ello debido a intervenciones que se plantean como propuesta. Esta situación, da origen a una nueva estructura del espacio público que los vecinos empiezan a reconocer como suya. Se pretende la asignación, recuperación y potenciación de usos dentro de la unidad con el objeto de fomentar su autonomía que corresponde al carácter funcional que posee cada unidad.

Su estrategia contiene dos intervenciones:

En principio, se propone la recuperación y potenciación de los usos existentes en la unidad barrial para generar mayores dinamismos y uso intensivo de los espacios públicos y, por otro lado, se proponen nuevos usos en aquellos espacios aún no consolidados edificatoriamente o de pertenecía al patrimonio público, incluso en aquellas áreas de expansión donde el aporte normado que deberían tener aún no es asignado. Estas nuevas asignaciones se complementarán a los usos existentes.



### 3.2. Nuevo sistema de espacio público

Después de una adecuada asignación de usos lo que se requiere idear posteriormente es una red que posibilite la interacción entre todas estas áreas e incluso con usos externos, por tanto, la estructura del espacio público ya no será la misma, lo que quiere decir que no solo contendrá equipamientos, sino también: calles, esquinas, paraderos, parques, plazas, zonas de estacionamiento y todo aquello que represente espacio público.

#### LEYENDA

-  ESTRUCTURA ACTUAL
-  NUEVA ESTRUCTURA

\* Fuente : elaboración equipo del PMEP

### 3.3. Adecuación peatonal en el sistema del espacio público

Las intervenciones de las áreas urbanas se dan, de acuerdo a la realidad de cada barrio. En esta etapa se precisa los tipos de trabajos que se implementarán en los espacios más frecuentados de la unidad funcional. Cada intervención deberá procurar facilitar el recorrido de los peatones, la posibilidad de estancia y el disfrute del espacio.

Los accesos a los barrios, aquellos que dan inicio a estos sectores, son diversos y en algunos de los casos solo requieren de un acondicionamiento especial y/o ambiental, esto en menor parte debido a que cuentan con ciertas condiciones físicas para su funcionamiento; sin embargo, son más los que necesitan una drástica intervención integral y hablamos de una nueva calificación del espacio en cuanto a forma y función para que reúnan las condiciones más óptimas.

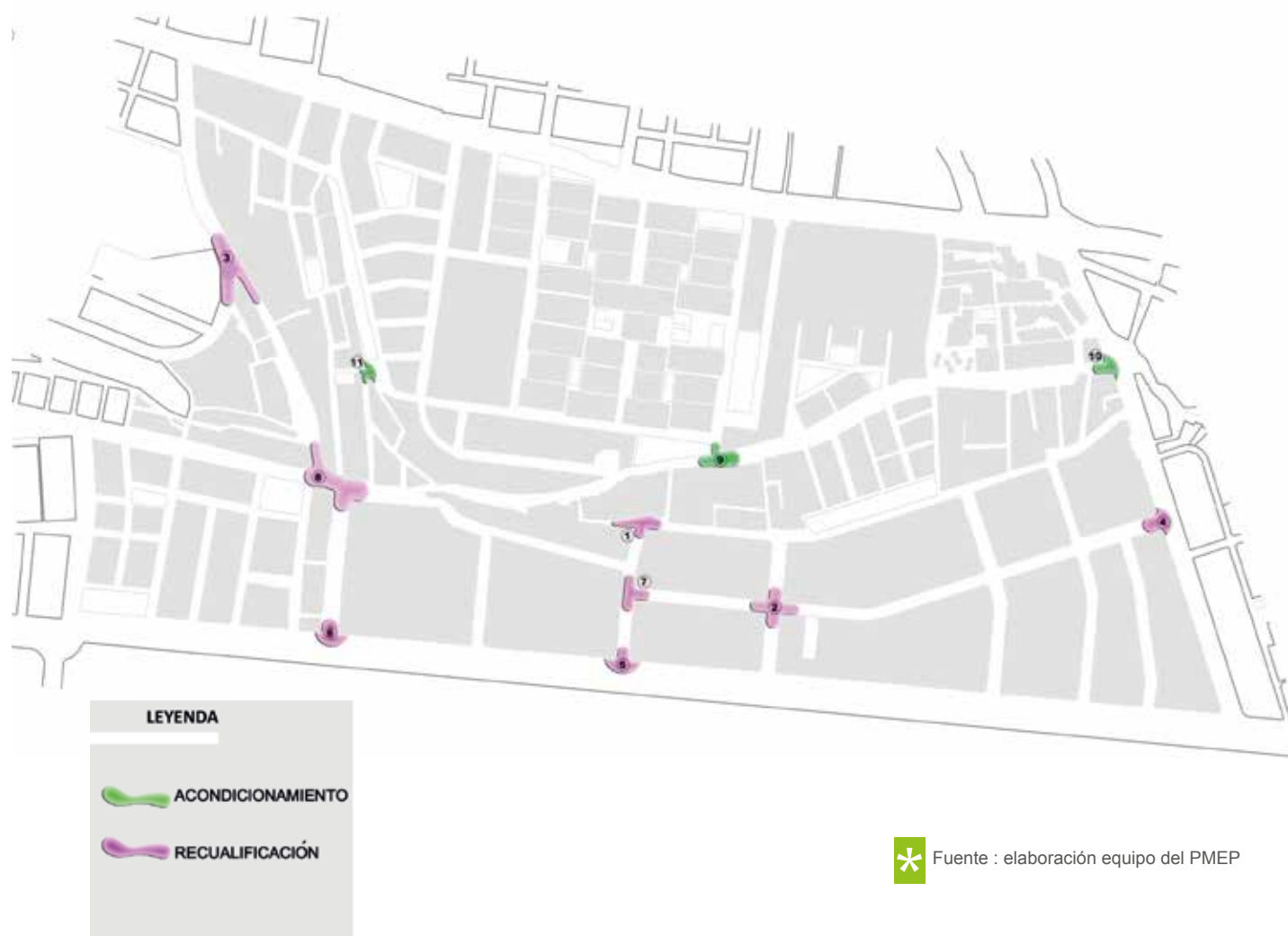




\* Fuente : elaboración equipo del PME

### 3.4. Adecuación peatonal en parques y plazas

Haciendo un buen uso de las condiciones favorables que posee cada uno de estos espacios, se prevén cuatro tipos de intervenciones de índole ambiental y espacial que favorecerá la continuidad del recorrido para los peatones y el disfrute de su espacio urbano. En otros casos, habrá espacios potenciales; sin embargo, el abandono y la falta de un adecuado mantenimiento ha permitido su desaliento y esto obliga a incluirlos dentro de un programa de puesta en valor, como también la recualificación de algunos parques que no han venido cumpliendo su función y que tendrán una intervención mucho más drástica. Finalmente, sobre el crecimiento urbano se van configurando potenciales espacios urbanos que tocaría habilitarlos bajo los principios mencionados inicialmente.



### 3.5. Adecuación en puntos frecuentes de encuentro

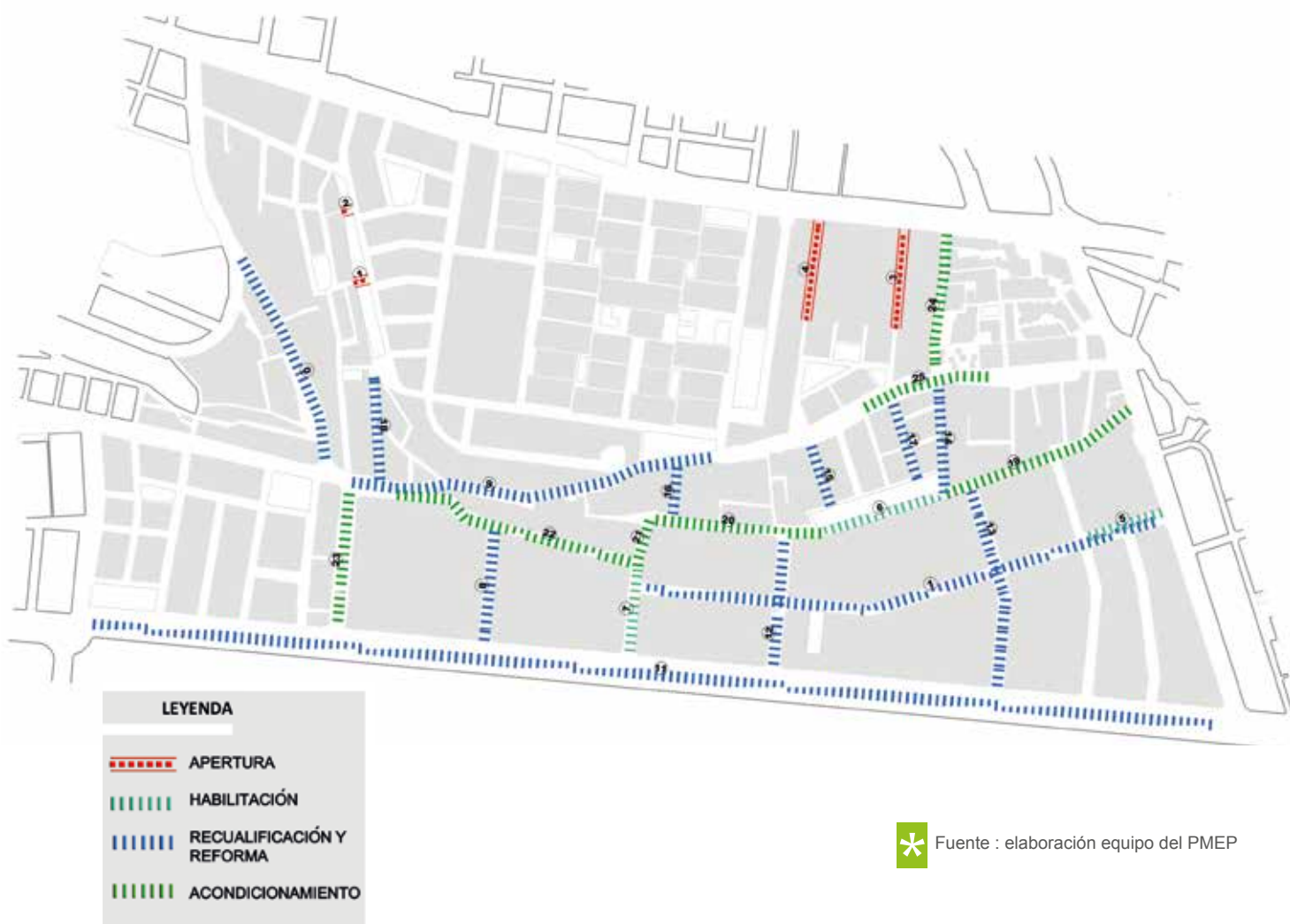
Se han identificado puntos de encuentro de alta concurrencia y que tocarían prestar una especial atención para su debida adecuación. Aquí se encuentran dos tipos de intervenciones: acondicionamiento ambiental y la requalificación para muchos de los casos. Para dar un ejemplo del contexto, existen puntos de encuentro que contienen múltiples funciones como el comercio, paraderos de transporte público e incluso los accesos a los barrios que por lo general no reúnen las condiciones físicas, mucho menos ambientales, para cumplir con estas funciones.

### 3.6. Adecuación peatonal en calles

Finalmente, para las adecuaciones en calles es importante considerar el porcentaje de espacio que se destina al peatón y al vehículo. La continuidad de los recorridos, para ambas modalidades de movilidad, deben responder correctamente a las necesidades particulares que alberga cada calle, por lo que se prevé cuatro tipos de intervenciones:

La más drástica y necesaria a considerar es la recalificación y reforma de calles con alto flujo peatonal y que poseen secciones de vereda menores a los 0.90 centímetros, mientras que secciones vehiculares superan los 4 metros por carril, entonces toca aquí hacer una reconsideración del porcentaje de espacio que debería ser asignado al peatón llevando a una necesaria reforma de muchas calles.

Por otro lado, otras calles solo necesitan de un acondicionamiento ambiental que ofrezca un recorrido placentero al peatón. Esta apertura facilitará la continuidad y accesibilidad al dominio del espacio para menores tiempos de recorridos.



\* Fuente : elaboración equipo del PMEP





Proyecto Especial Regional Plan  
**CPESCO**



GOBIERNO MUNICIPAL DEL CUSCO



**THE WORLD BANK**  
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP



[www.plancusco.com](http://www.plancusco.com)

