

PLAN CUSCO VOL. 5

# CUSCO: UNA CIUDAD PARA CAMINAR



**PLAN  
CUSCO**  
MOVILIDAD Y  
ESPACIOS  
PÚBLICOS

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

Gobierno Municipal de Cusco  
Gobierno Regional de Cusco / COPESCO  
Banco Mundial

# CUSCO: UNA CIUDAD PARA CAMINAR

## **1. LA TRADICIÓN DE CUSCO**

## **2. EL CRECIMIENTO DE UNA CIUDAD PARA LAS PERSONAS**

- 2.1. Los modelos urbanísticos del siglo XX
- 2.2. ¿Cómo se formaron las redes?
- 2.3. ¿Cuáles son las distancias en Cusco y por qué?
- 2.4. Una ciudad especial por su condicionante topográfico
- 2.5. ¿Cómo se configura el patrón del caminante cusqueño?
  - 2.5.1. Características de la movilidad peatonal
  - 2.5.2. Necesidades

## **3. LA RELACIÓN CIUDAD - BARRIO Y TERRITORIO**

- 3.1. Los patrones de desplazamiento funcional en Cusco
- 3.2. Lectura de patrones de desplazamientos como instrumento para la jerarquización de una red urbana
- 3.3. El peatón dentro de un concepto de Red Multimodal

## **4. EL EJERCICIO DE LA LECTURA DE UNA CIUDAD CAMINANDO**

- 4.1. Identificación de las redes
  - 4.1.1. Atractor comercial
  - 4.1.2. Atractor recreación
  - 4.1.3. Atractor educación
  - 4.1.4. Atractor salud
  - 4.1.5. Atractor transporte
- 4.2. Red de proximidad peatonal
- 4.3. Red de intensidad peatonal

## **5. EL MODELO FINAL**

- 5.1. Descripción para la creación de una Red Peatonal Integral
- 5.2. Criterios de jerarquización
- 5.3. Clasificación e identificación de corredores peatonales

## **6. LA RED PEATONAL AL SERVICIO DE LA INTERMODALIDAD**

- 6.1. Los modelos complementarios del transporte
- 6.2. Características del desplazamiento intermodal

## **7. EL CENTRO HISTÓRICO COMO MODELO**

- 7.1. SISTEMA PEATONAL: El Centro Histórico y sus barrios perimetrales

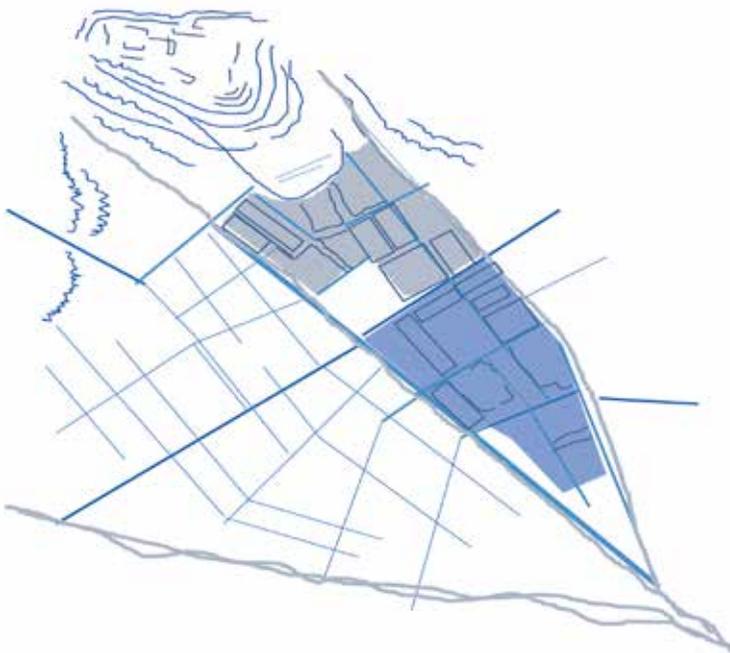
## **8. PROPUESTAS**

- 8.1. Corredores del Centro Histórico
- 8.2. Importancia de la Plaza de Armas y los recorridos religiosos
  - 8.2.1. La Vía Procesional
- 8.3. Análisis y diagnóstico
  - 8.3.1. Corredor central: Eje procesional
  - 8.3.2. Análisis descriptivo de los usos y equipamiento del corredor
  - 8.3.3. Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor
  - 8.3.4. Concepto de Corredor peatonal
  - 8.3.5. Propuesta de Corredor Procesional
- 8.4. Recomendaciones puntuales
- 8.5. Recomendaciones generales

## **9. CONCLUSIONES**

## 01

# LA TRADICIÓN DE CUSCO



Pachacutec Inca Yupanqui, definió el plano de la ciudad con la figura mítica de un puma. En el cuerpo del felino se haya el área central de la ciudad, donde se ubica la gran plaza Huacaypata rodeada de edificaciones, templos y complejos.

El origen de la estructura peatonal y trama urbana de Cusco fue esencial en la configuración de la ciudad, teniendo como núcleo central a la gran plaza Huacaypata, actual plaza de Armas, lugar donde se dio inicio a la red de caminos más importante en la historia de Sudamérica, los cuatro caminos reales que organizaron una ciudad y el vasto territorio del Tawantinsuyo.

Su integración como urbe, se logra a través de esta red llamada Qhapaq Ñan, el cual basa la organización del territorio en función al desplazamiento humano a pie.

Durante la colonia, Cusco fue una ciudad compacta. Las distancias que unían el origen y el destino eran próximas -de 15 minutos promedio caminando- permitiendo el fortalecimiento de la vida en comunidad, el cual también exige el desarrollo de otros aspectos funcionales como los espacios de sociabilidad y de servicios cercanos.

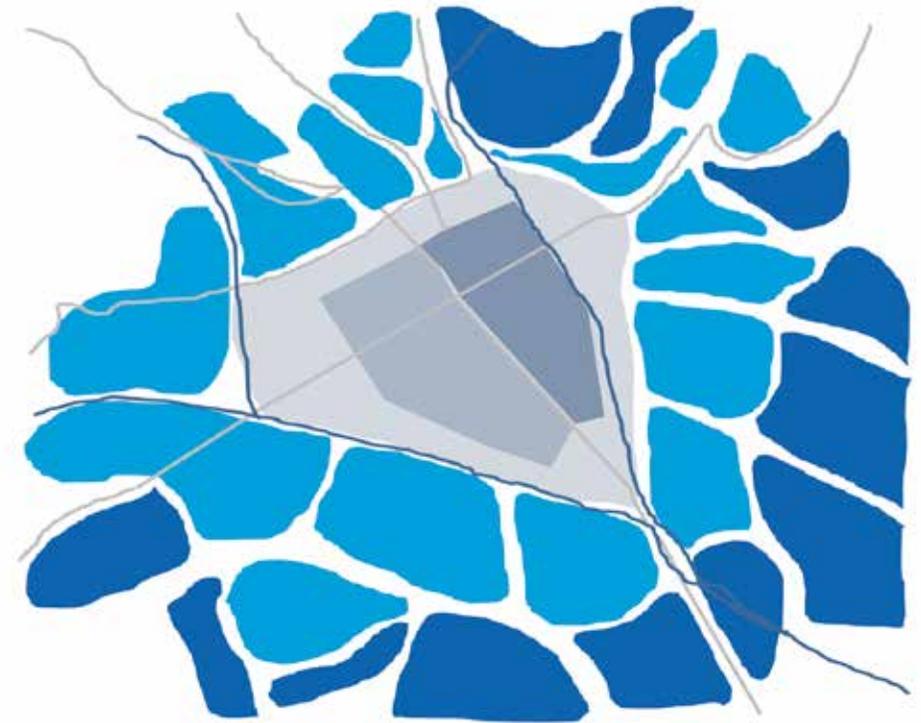
Las calles principales tenían entre 5.60 a 4.40 m. de sección; mientras las calles menores de 4.00 a 3.20 m. y los estrechos pasajes o callejones de 2.40 a 1.60 m. de ancho.

Según el arquitecto y urbanista Santiago Agurto Calvo, en su libro “Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planeamiento Incas” (Edit. CAPECO / Lima, Setiembre 1987) el diseño urbano de la primigenia ciudad previó su desarrollo y crecimiento futuro. En primera instancia, el área central de la ciudad era ocupada por la nobleza, mientras su alrededor se distribuía de la siguiente manera:

1. Al Suroeste un área intermedia que se extendía desde el río Huatanay hasta el Chunchulmayo destinada a la expansión de la ciudad, esta área fue modelada con terrazas y en el momento de la conquista estaba ocupada por campos de cultivo.

2. Alrededor de la ciudad se desarrollaron doce barrios, formando un anillo que se mantenía como área de aislamiento, una franja libre de toda ocupación se estableció entre estos barrios y la zona de expansión, con el objetivo de asilar el área nuclear sacra, en la que residía la población inca y las poblaciones de otros orígenes.

3. A unos cinco o más kilómetros de distancia de la ciudad, se encontraban las áreas suburbanas conformadas por campos de cultivo del estado y pequeños asentamientos supeditados a la administración de la ciudad.



4. Hay que destacar que para superar las marcadas pendientes del área central de la ciudad, recurrieron también a la construcción de terrazas, en este caso, para erigir sobre ellas sus edificaciones.

## Cusco: Ciudad de transición 1534 – 1560

Con la llegada de los españoles en 1530, el reparto de los terrenos de la ciudad se realiza cuatro años después (1534), ocupando en primera instancia la ciudad nobiliaria o centro político- religioso inca. En principio, se mantiene el trazo urbano de la ciudad con sus andenerías, plazas y calles características. Algunas zonas cambian funciones administrativas, luego adoptan nuevas formas arquitectónicas, entonces, aparecen las manzanas y los solares.

Las nuevas edificaciones españolas se acondicionan a las estructuras originarias, sirviendo tanto para la organización del escenario urbano como para las edificaciones en su conjunto, produciéndose una amalgama arquitectónica entre ambas culturas y que aún en estos días podemos apreciar.



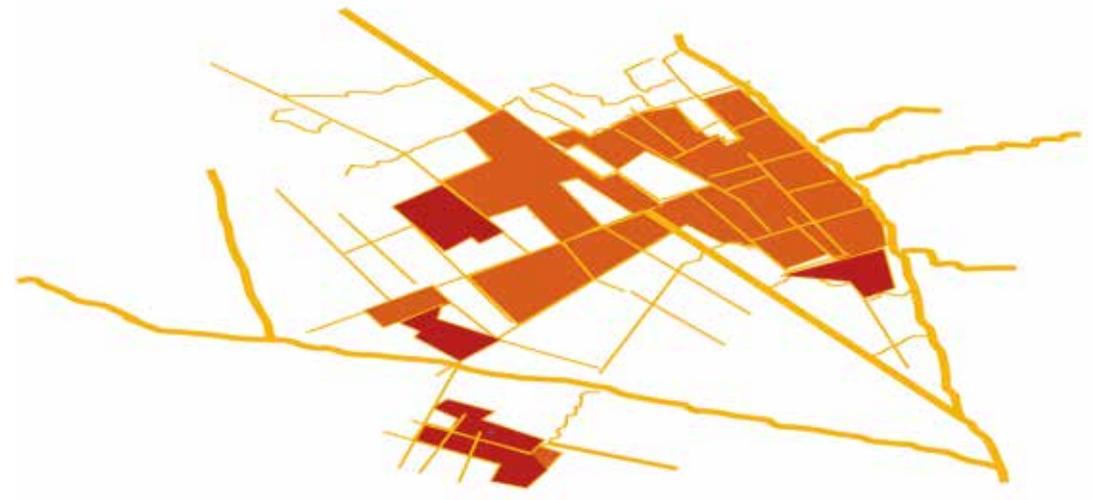
Fuente: "Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco" Conv. INC – Municipalidad Provincial de Cusco 2002

## Cusco en 1600

Es 1560 la ciudad se expande hacia el Oeste del Huacaypata entre las actuales calles de Saphy, De la Conquista, Meloc, San Francisco y Ayacucho. El crecimiento urbano dura aproximadamente hasta el terremoto de 1650.

En este periodo, donde la antigua ciudad inca se componía de una estructura urbana discontinua, el trabajo que por entonces tuvieron los españoles fue el de incorporarle una nueva estructura que la hiciese más continua y en el que se definiera una arquitectura religiosa monumental, respondiendo a una ideología de imposición y supremacía, así como una arquitectura civil que definiera el nuevo tejido urbano colonial.

Con el terremoto de 1650 se dio la reconstrucción de la ciudad. Ello dio lugar a una nueva arquitectura, a una adecuación de emplazamientos y a nuevos trazos de calles y vías. Entre esa fecha y el fin del siglo, las obras se multiplicaron.



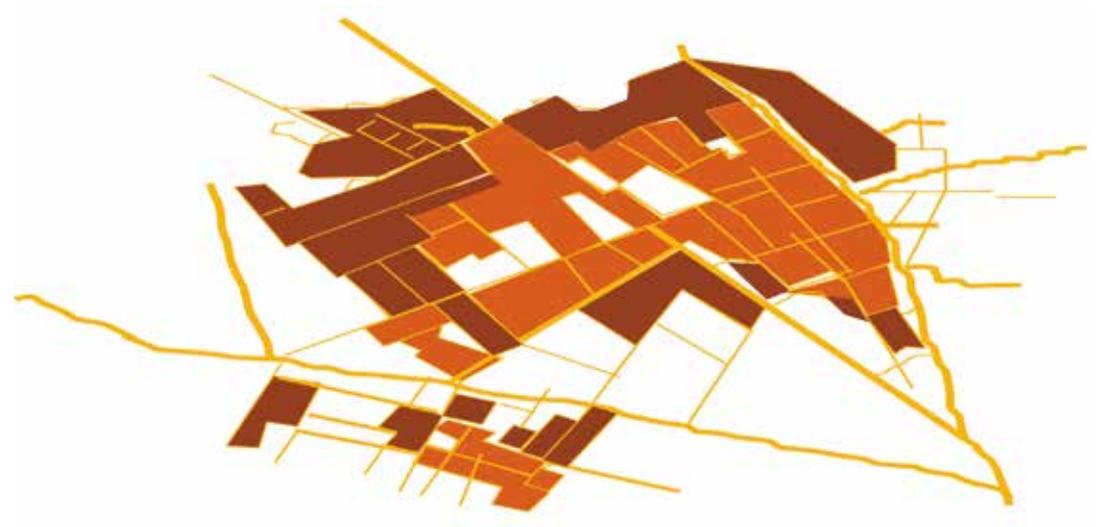
Fuente: "Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco" Conv. INC – Municipalidad Provincial de Cusco 2002

## Cusco de 1700

De espacios abiertos como recesos y retiros de los templos católicos continúa la era del Cusco colonial, siendo el espacio público de mayor importancia la plaza de Armas con algunas funciones públicas.

Cabe indicar que en 1657 se autoriza la construcción de la Casa de la Moneda, terminada en 1699 definiendo la Plaza Regocijo polarizando la actividad cívica y la Plaza de Armas la actividad religiosa.

A partir de 1770, se constituyen los barrios de San Blas, Almudena y San Pedro, con residencias dispersas y la arquitectura civil define el nuevo tejido urbano (calles Saphy, De la Conquista, Meloc, San Francisco, Ayacucho); aparece el comercio en los portales de la plaza de Armas (Hucaypata); asimismo, en los alrededores de las parroquias de San Blas y San Pedro.



Fuente: "Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco" Conv. INC – Municipalidad Provincial de Cusco 2002

## Cusco de 1800

Viejos muros ciclópeos incas han sido reutilizados en la arquitectura religiosa y civil española, por esta época la ciudad de Cusco continúa siendo colonial y virreynal, de calles empedradas, el predominio de las grandes plazas se muestran sin mayor tratamiento en los límites de su entorno.

La crisis política y económica entre 1824 y 1840 dio pie al inicio de una decadencia en su desarrollo urbano. Este estancamiento llevado por el cambio de la estructura de intercambio del Sur, impedía su evolución como urbe de alta jerarquía.



Fuente: "Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco" Conv. INC – Municipalidad Provincial de Cusco 2002

## Cusco de 1900

Con el nuevo siglo un nuevo despertar se inicia en Cusco, dinamizado por el comercio de lanas y la aparición del ferrocarril que articulará la economía de la ciudad. El crecimiento urbano se inicia y también el proceso de tugurización del Centro de la ciudad, se llenan los claros desolados hacia Belén, Santiago y Almudena, se extienden los límites urbanizados hacia el sur por la antigua Alameda y actual Av. El Sol con una concepción moderna de calles amplias y baja densidad constructiva.

Se instalan piletas públicas y desagües, se bajan las pendientes de las calles para facilitar el tránsito de autos, las calles son ensanchadas y otras aperTURADAS (se destruyen muros incas); aparece el turismo y con él los hospedajes. Las nuevas construcciones marcan la transición entre el urbanismo tradicional y la nueva concepción urbana.



Fuente: "Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco" Conv. INC – Municipalidad Provincial de Cusco 2002

## Cusco de 2000

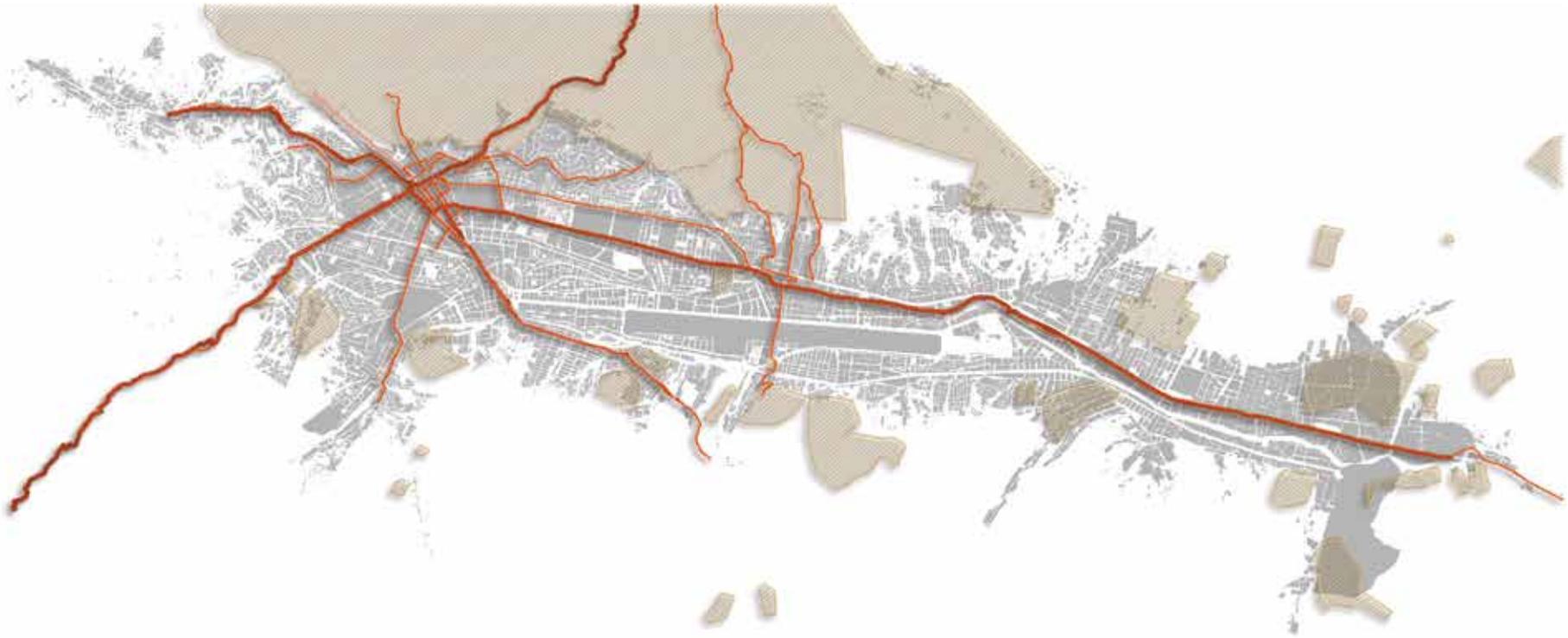
A causa del terremoto en 1950 se impulsan nuevas obras y la expansión urbana se dispara incontroladamente. La ciudad se expande hacia el Sudeste donde los terrenos llanos son urbanizados, permitiendo en parte la descongestión del Centro Histórico; aparecen las unidades vecinales, las laderas son invadidas y se conforman los pueblos jóvenes.

El Centro Histórico, continúa siendo zona de comercio, vivienda, administración pública, financieros, de colegios secundarios, y servicios hoteleros, donde, convergen las principales calles que se conectan con la zona periférica. La ciudad presenta ensanchamientos y apertura de calles, con edificios modernos y con playas de estacionamiento para vehículos.

Una ciudad que dio origen a la peatonalidad como medio de transporte en esta parte de la región sudamericana, la ciudad actual es una contradicción absoluta, pero si la ciudad peatonal ha existido siempre, es posible que volvamos a esa peatonalidad olvidada, por lo tanto, la red de caminos Qhapaq Ñan, es el mayor referente e insumo necesario en la propuesta de una nueva red peatonal para Cusco y por ende, la recuperación del patrimonio monumental.



## Superposición de la red de caminos Qhapaq Ñan en la ciudad actual



Fuente: elaboración equipo PMEP

# EL CRECIMIENTO DE UNA CIUDAD PARA LAS PERSONAS

## 2.1. Los modelos urbanísticos del siglo XX

La incidencia que tuvieron los planes urbanos en el desarrollo de la ciudad fue determinante para el resultado actual de Cusco. Si bien es cierto han contribuido en el crecimiento de la ciudad y la preservación del patrimonio monumental, estos no han resuelto problemas a futuro relacionados especialmente a la movilidad y el espacio público. A continuación, la cronología de planes que se implementaron en la ciudad:

### **Plan Urbano de 1934**

**(Arq. Emilio Harth Terré)**

Planificación de la Ciudad de Cusco en la Zona Noreste.

### **Plan Sistemático de Orientación Reguladora de 1948**

**(Arq. Emilio Harth Terré)**

Recomendaciones sobre el ordenamiento urbano de Cusco, (sismo 1950).

**Plan Kubler de 1951  
(Comisión Kubler)**

Restauración de monumentos, delimitación del Centro Histórico como zona intangible.

**Plan Piloto de Cusco de 1954  
(Arq. Luis Miró Quesada G.)**

Concepción de una vía periférica y de Evitamiento.

**Plano de zonificación de 1964  
(Arq. Galimberty)**

Aporte a la tendencia de expansión de la ciudad hacia el Sureste.

**Esquema de Expansión Urbana de 1973  
(Ministerio de Vivienda)**

Zonificación de áreas y en un sistema vial; además de una reglamentación más adecuada para el tratamiento de la ciudad.

**Plan Director de Cusco de 1979  
(Ministerio de Vivienda)**

Determinación y definición de las funciones de la ciudad dentro de un marco regional.

**Plan Cusco de 1987  
(Municipalidad Provincial de Cusco, Arq. Jorge Zegarra)**

Elaboración de un esquema de estructuración urbana y bases para el planeamiento del desarrollo urbano de la ciudad de Cusco Metropolitano.

**Plan Qosqo de 1993  
(Ordenanza Municipal N° 005- A-MQ/SG-92 Arq. Hugo Tupayachi)**

Planteamiento de áreas de expansión urbana a corto, mediano y largo plazo.

**Plan Director de la ciudad de Cusco y esquema de acondicionamiento Territorial de 2000  
(Municipalidad Provincial de Cusco – COPESCO)**

Reestructuración funcional de la ciudad de Cusco y su área de influencia.

**Plan de Desarrollo Urbano y Plan de Acondicionamiento Territorial de 2006  
(Municipalidad Provincial de Cusco)**

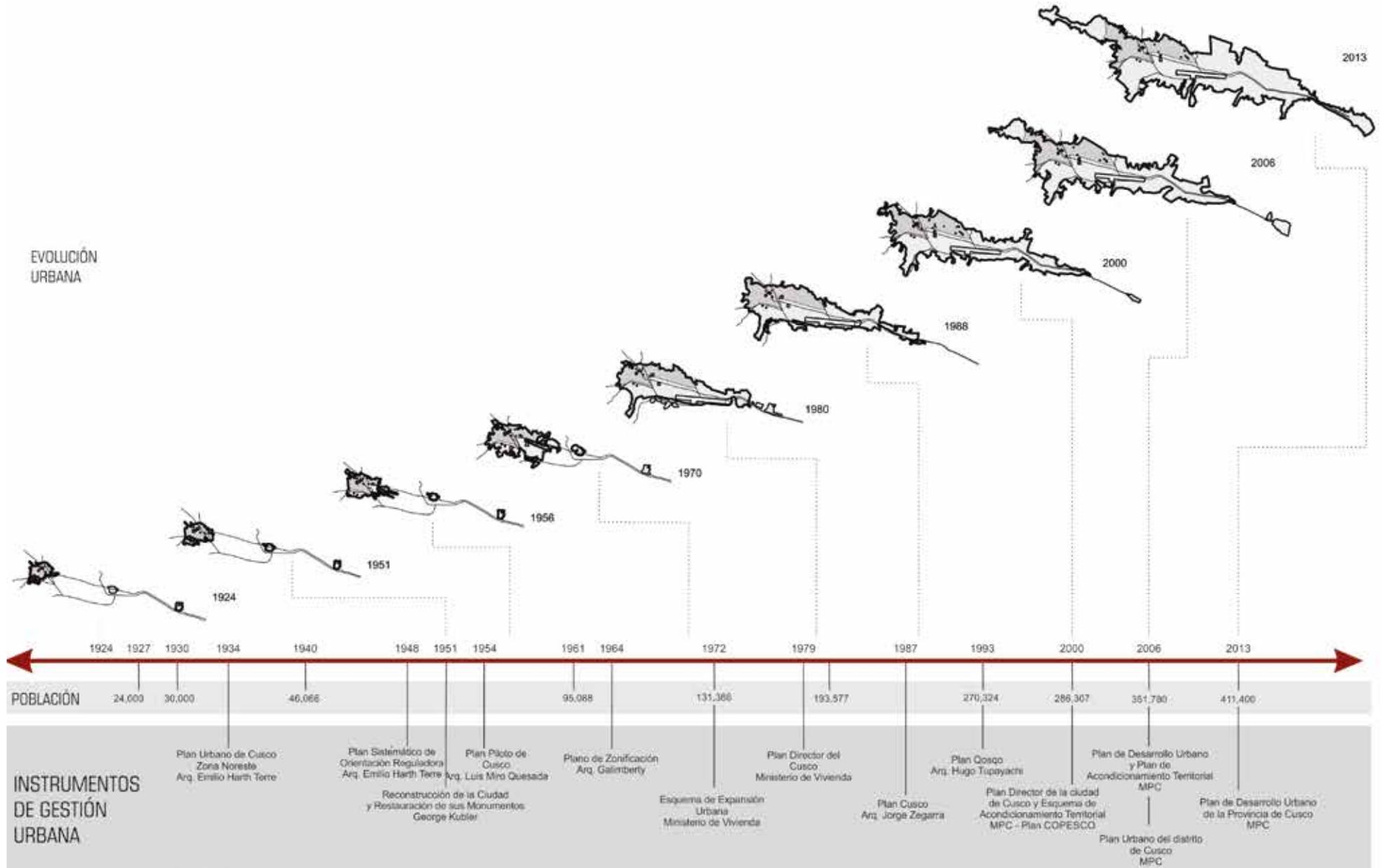
Planteamientos y propuestas que le otorgan valor añadido, como la flexibilización, simplificación y adecuación de la normativa.

**Plan Urbano del distrito de Cusco 2006-2011  
(Municipalidad Provincial de Cusco)**

Criterios para la elaboración del plan en el que se considera el desarrollo de aspectos, como: red de espacios urbanos.

**Plan de Desarrollo Urbano Cusco 2013-2023  
(Municipalidad Provincial de Cusco)**

Presentación de propuestas de desarrollo urbano con enfoque de sostenibilidad; adicionalmente, acompaña el reglamento del Sistema de Inversiones Urbanas.



Ingreso del vehículo motorizado y su co-existencia en la ciudad antigua y la moderna.

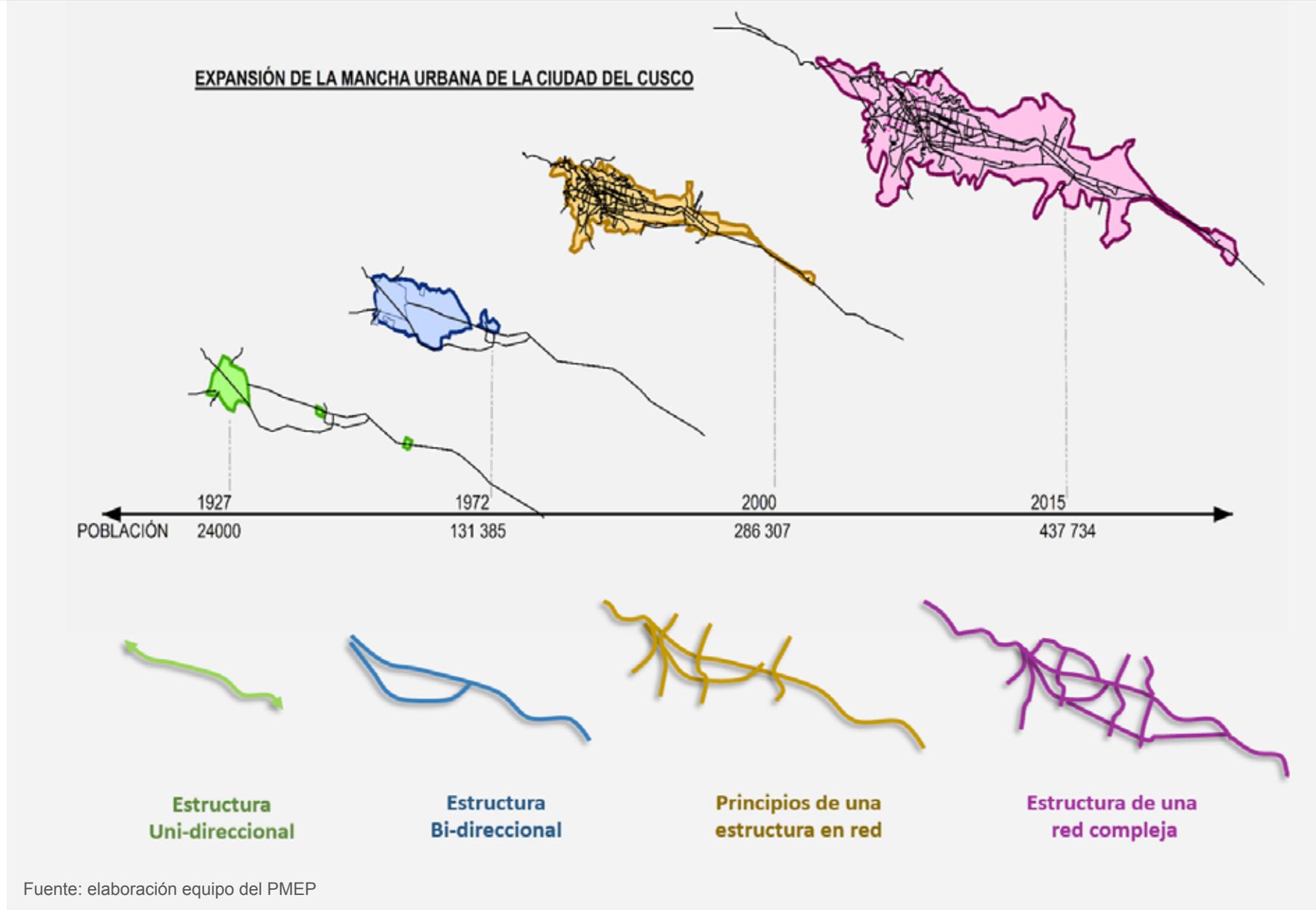
Fuente: Plan Urbano Distrital del Cusco



A mediados del siglo pasado despierta un fuerte interés en motorizar la ciudad, la aparición del vehículo inicia los primeros cambios en las principales vías de comunicación, aquella cualidad peatonal que caracterizaba a la ciudad de Cusco será progresivamente minimizada y las distancias de un punto a otro serán sobrepasadas en los límites de la peatonalidad natural.

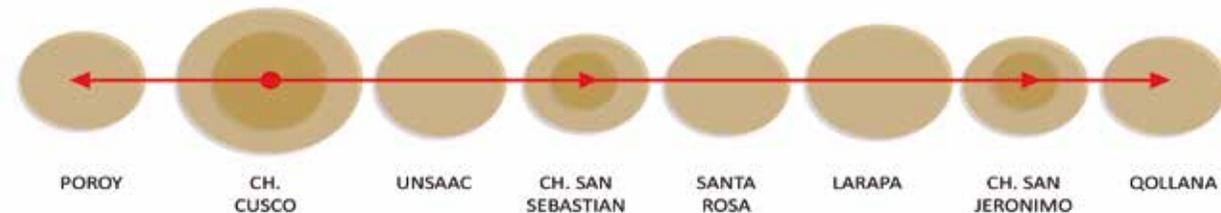
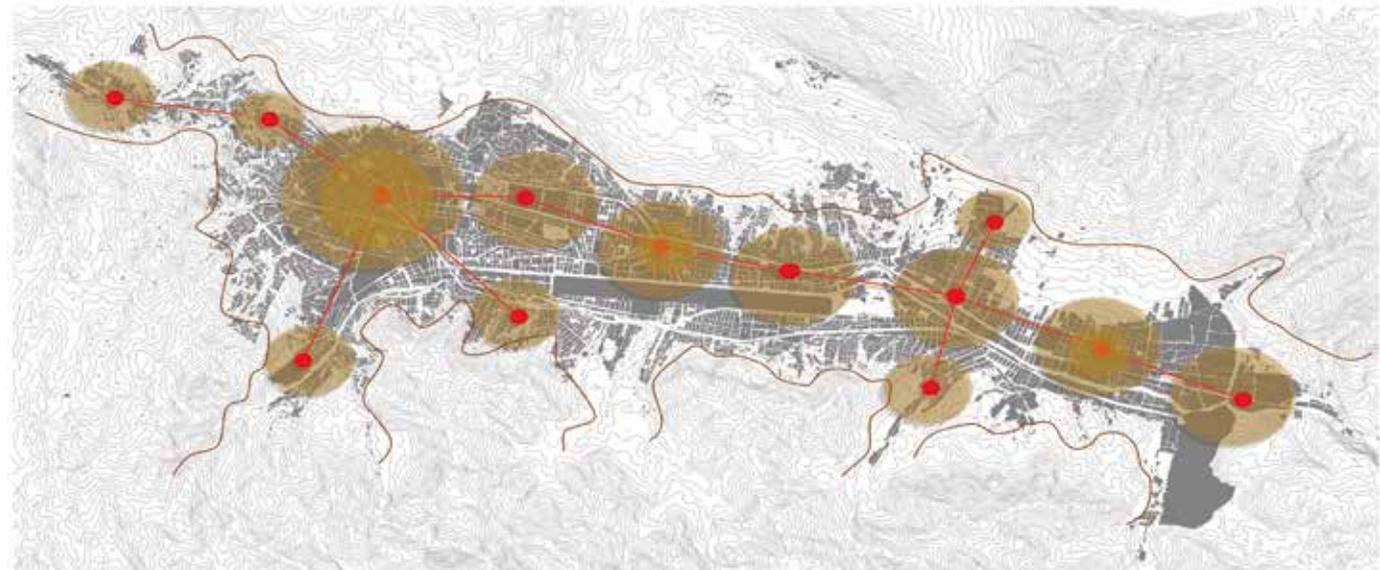
Hoy en día, el vehículo determina cómo se debe construir la ciudad en las áreas de expansión, las vías vehiculares organizan el diseño y reparto de las calles, dejando muy poco espacio para las aceras. Se piensa y ordena la ciudad desde la comodidad del vehículo.

## 2.2. ¿Cómo se formaron las redes?



### 2.3. ¿Cuáles son las distancias en Cusco y por qué?

Habiendo sido una ciudad pequeña y compacta, con el tiempo pasa ser una ciudad longitudinal en donde aparecen las distancias medias y largas; a mayores distancias de recorrido se pierde caminabilidad. Estas distancias ya no pueden ser asumidas peatonalmente y obliga el uso del vehículo motorizado, sea este público o privado.



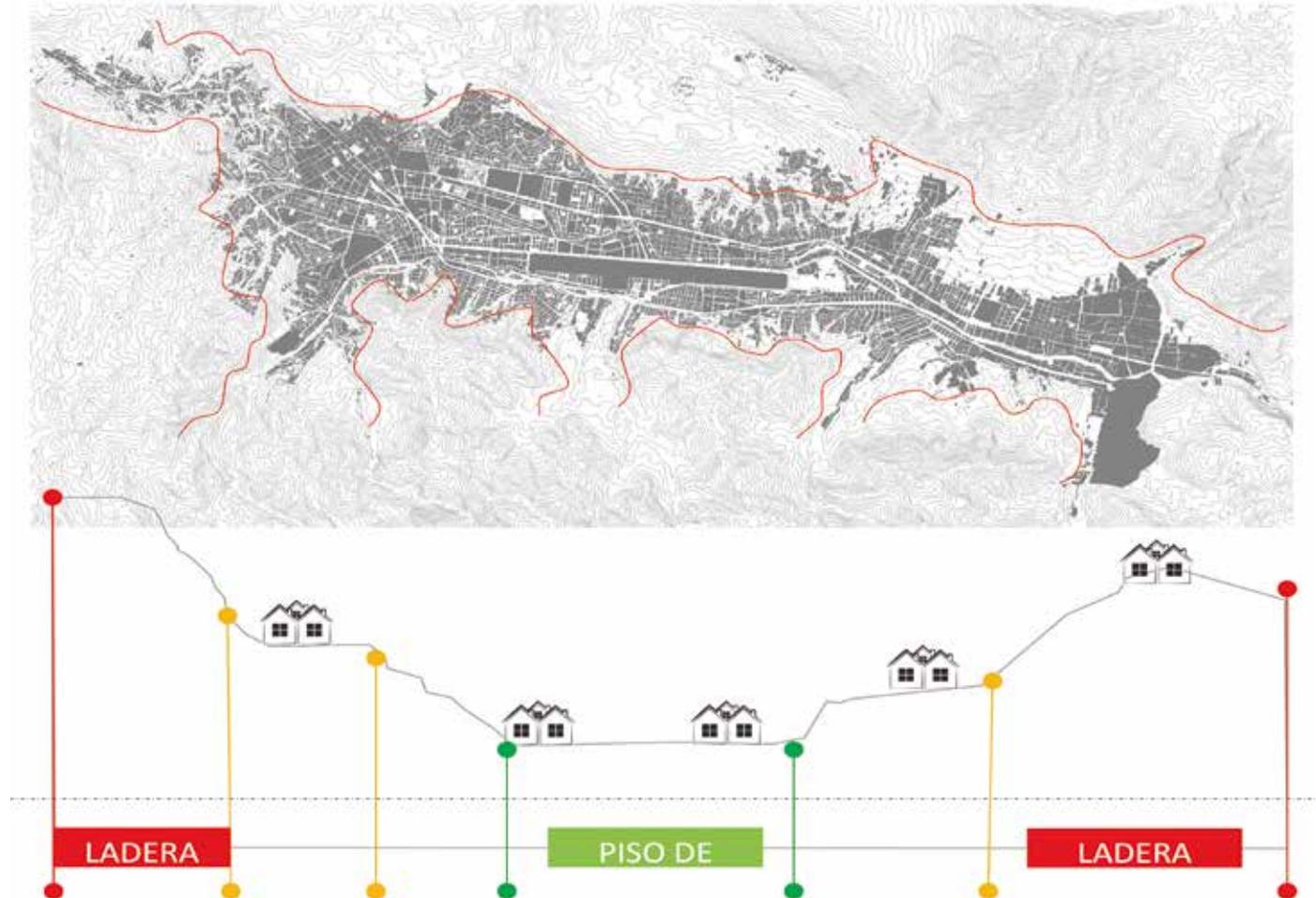
Fuente: elaboración equipo del PMEP

## 2.4. Una ciudad especial por su condicionante topográfico

La topografía de Cusco es y ha sido una de las condicionantes del desarrollo de la ciudad. Se intenta caracterizar la influencia que tiene el componente ya que influye en el modo de cómo y hacia dónde se generan los desplazamientos del cusqueño contemporáneo.

Existen dos territorios que definen la movilidad en la ciudad de Cusco:

**a) Topografía en el piso de valle,** Cusco es una ciudad longitudinal, donde aparecen distancias creando una ciudad lineal. La secuencia de barrios encadenados debido a la expansión de la mancha urbana, sigue la topografía del valle, la pendiente es mínima y facilita el desplazamiento peatonal, además concentra la mayor cantidad de equipamiento urbano y servicios.



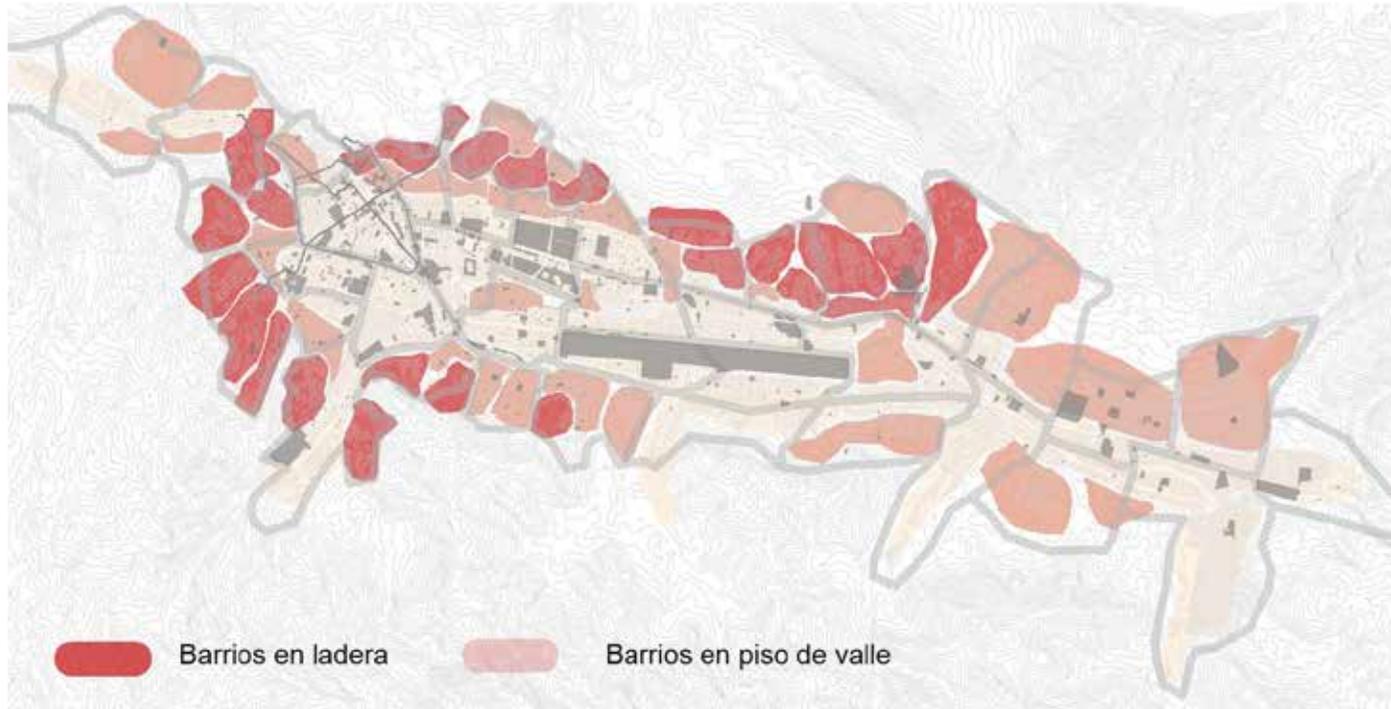
Fuente: elaboración equipo del PMEP



**b) Topografía en laderas,** esta parte de la movilidad es la más difícil y de bastante complejidad. En los barrios de ladera las escalinatas es la infraestructura predominante, las personas para llegar a su destino -en la parte alta de estas pendientes- crea de manera natural y espontáneo un sistema peatonal basado en ellas que finalmente es desfigurada cuando aparece el vehículo motorizado al buscar pendientes suaves y curvas.

En los barrios de ladera, la pendiente produce un efecto hostil sobre la peatonalidad, a mayor pendiente, menor uso peatonal. Este efecto condiciona el movimiento de los peatones dificultando el desplazamiento de las personas que no tienen otro modo de transporte y al que se puede considerar como “peatones cautivos”.

## Lectura de la geografía del peatón – Mapa peatonalización



Fuente: elaboración equipo del PMEP

Esta zonificación ayudará a caracterizar los desplazamientos en cada barrio o unidad funcional; va marcando zonas y del mismo modo, caracterizando los desplazamientos y patrones de territorio, así como la actuación del peatón en cada ámbito. Se crean nuevas centralidades en las partes altas del valle, convirtiéndose en los nuevos centros atractores de la ciudad.

- Barrios en ladera, tienen mayor grado de penalización.
- Barrios en piso de valle, tienen menor grado de penalización.
- Barrios en lomas de cerros, la penalización llega a crear al peatón cautivo.

## 2.5. ¿Cómo se configura el patrón del caminante cusqueño?

### 2.5.1. Características de la movilidad peatonal

El desplazamiento peatonal, es más simple de lo que pensamos. Las personas por lo general nos movemos por los mismos lugares, el salir de casa por la mañana, esperar el bus para ir al trabajo o centro de estudio, ir al mercado el fin de semana, o visitar a la familia o amigos, representan actividades cotidianas que necesitan un espacio físico continuo (sendas) y lugares de concentración (nodos) de actividades; económicas, sociales, culturales, entre otros.

En principio, el desplazamiento peatonal es la relación entre un origen y un destino, este desplazamiento es provocado por un atractor (destino), que según sea la fuerza máxima de atracción, puede generar diferentes tipos de recorridos peatonales.



A una escala de movilidad menor, el peatón se puede definir como toda persona que transita a pie por el espacio público o privado.

La distancia que con comodidad una persona puede recorrer caminando hacia cualquier equipamiento, servicios o espacios de la ciudad, se encuentra entre los 15 a 20 minutos, el equivalente a una distancia de 500 a 600 metros, aproximadamente, (recorrido promedio desde la Plaza de Armas de Cusco hacia el Mercado San Pedro).

Físicamente esta dimensión ofrece un nivel de autonomía, en el cual el peatón puede fácilmente realizar su recorrido al interior de una unidad funcional, prescindiendo de cualquier vehículo motorizado a excepción de personas con discapacidad física, que dependen de un vehículo especial.

Caminar, es ante todo un modo de transporte y como tal requiere de características formales y funciona-

les, que influye en su decisión de tomar una u otra ruta para llegar a su destino.

Estos requerimientos dependen de la edad, la capacidad de movilidad y la forma de ejecutarla, solos o acompañados. En general se estima que un peatón se desplaza por la ciudad a una velocidad promedio de 1.2 m/s, podemos afirmar que puede recorrer 1km en 15 minutos, aproximadamente.

Edad	m/s	Km/h
Menos de 15 años	1.38	4.97
De 16 a 30 años	1.37	4.93
De 31 a 60 años	1.2	4.32
Más de 60 años	1.06	3.82

Tiempo y distancia de recorrido como criterio de diseño.

## 2.5.2. Necesidades

### Físico - Formal:

- Condiciones físicas de la calle
- Ancho de las aceras
- Paraderos peatonales
- Número de barreras
- Mobiliario urbano
- Calidad del espacio

### Funcional:

- El peso de los objetos que el transeúnte tiene que trasladar
- La continuidad / Discontinuidad de los recorridos
- La accesibilidad
- Iluminación adecuada
- Seguridad vial
- Continuidad de la vía

### Ambiental:

- Clima
- Contaminación acústica y del aire
- Condicionante topográfico
- Relieve del terreno
- Pendiente del terreno por donde se transita
- Paisaje urbano y la calidad de los senderos
- Condiciones del tránsito vehicular y de la carretera

Sin embargo, si se dotara de condiciones mínimas de calidad y continuidad, se lograrían desplazamientos peatonales de 1,5 y hasta los 2,5 kilómetros; por tanto, el recorrido peatonal medio que las personas podrían recorrer a pie, como unidad de medida urbana, requiere ser considerado como un modo de transporte de mediana y larga distancia.



# 03

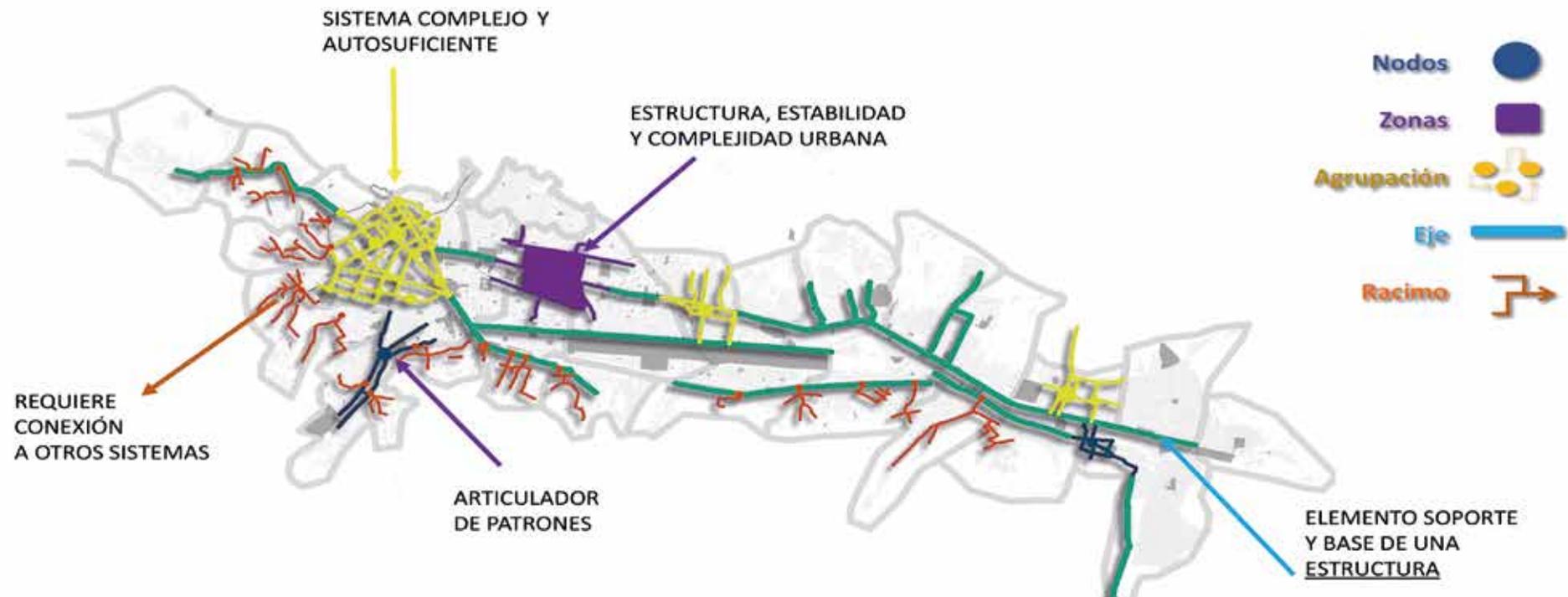
# LA RELACIÓN CIUDAD - BARRIO Y TERRITORIO

## 3.1. Los patrones de desplazamiento funcional en Cusco

La superficie peatonal de una ciudad es el área libre y pública formada por todas las calles y espacios públicos. Existen distintos tipos de desplazamientos peatonales que presentan una variedad de requerimientos para el uso del espacio público, como: edad, capacidad de movilidad, solos o acompañados.

### 3.2. Lectura de patrones de desplazamientos como instrumento para la jerarquización de una Red Urbana

## Tipología de desplazamientos



Fuente: elaboración equipo PMEPE

Los diferentes patrones de movilidad sobre los espacios públicos de Cusco están determinados por los factores: distancia y topografía. La traducción hacia modelos de desplazamientos geométricos superpuestos sobre la trama de la red vial se expresa en una interesante riqueza de geometrías que justifican y describen la heterogeneidad barrial de Cusco.

- **EJE.** - Elemento atractor continuo de predominio longitudinal: Calles, alamedas, avenidas. Elemento soporte base de una estructura.
- **NODO.** - Centro atractor de concentración puntual, de característica estancial, alrededor del cual genera desplazamientos, que pueden ser: infraestructura, equipamiento, parque o plaza. Sistema articulador de patrones.
- **ZONAS.** - Continuidad y concentración de elementos atractores. Estabilidad, estructura y complejidad urbana.
- **AGRUPACIÓN.** - Agrupación e interdependencia de elementos atractores en un ámbito urbano. Sistema complejo y autónomo.
- **RACIMO.** - Concentración de atractores longitudinales articulados mediante un eje mayor. Requiere conexión a otros sistemas.



### 3.3. El peatón dentro de un concepto de Red Multimodal

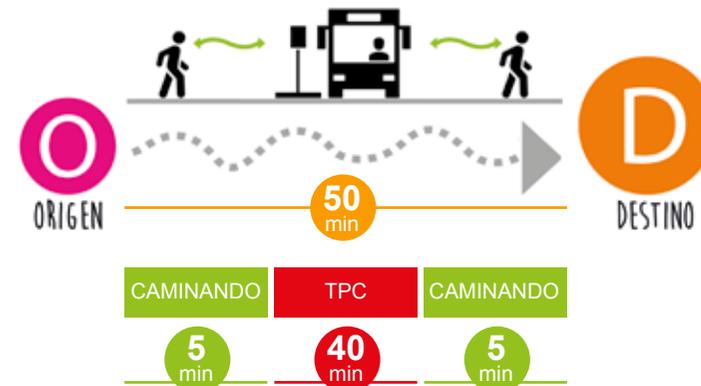
El 46% de la población se desplaza a pie, la mayoría de estos viajes son itinerarios de menos de un kilómetro, manejando tiempos que oscilan entre 5 a 10 minutos equivalentes a 500 y 800 m (distancia promedio de la plaza de Armas al mercado San Pedro), esto se convierte en uno de los factores más favorables e importantes para la composición y planificación de la movilidad peatonal.

Si dotáramos de mejores condiciones a estos desplazamientos, lograríamos que la gente camine más, esto quiere decir, aceras más amplias, cómodas y seguras, todo ello con el fin de ampliar y prolongar aquellos desplazamientos de 5 a 15 minutos holgadamente.

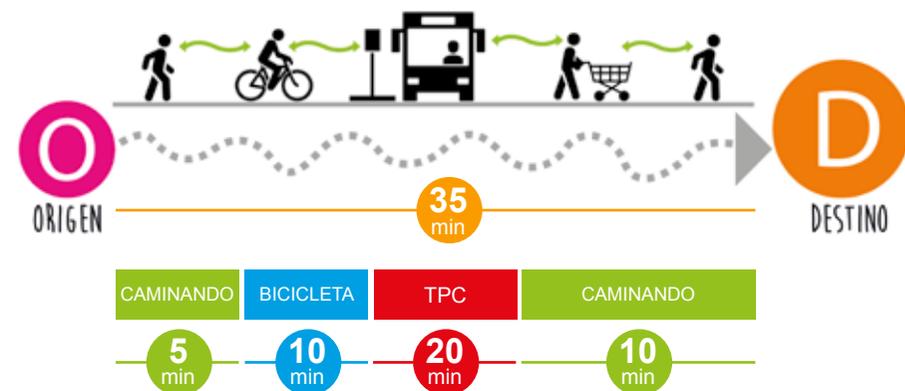
Esta pequeña diferencia de tiempo y distancia caminando, se complementa con otros modos de transporte, como es el transporte público y la bicicleta.

La red peatonal proporciona una red de proximidad de viajes promedios de 10 min, estos tiempos complementa a un sistema mayor, por lo tanto, la intermodalidad consiste en la utilización de distintos y sucesivos medios de transporte con el fin de potenciar todos los sistemas de movilidad.

#### SISTEMA ACTUAL



#### SISTEMA INTERMODAL



La red de corredores peatonales no funciona aislada, sino en combinación con otros modos de transporte que se conectan entre sí en puntos estratégicos de la ciudad.

Esta sinergia lograría grandes beneficios a la movilidad urbana en la ciudad y son los ciudadanos quienes eligen el modo de transporte más cómodo y eficiente para desplazarse de forma más rápida.

La red peatonal se complementa y articula con paraderos e intercambiadores.

Los intercambiadores son aquellas infraestructuras fácilmente

reconocibles que permiten la conexión directa con varias líneas de transporte urbano y otros modos de transporte de una manera sencilla, directa, segura y eficaz.

Indudablemente, no todos los trayectos deben hacerse obligadamente en varios modos, pero se ha de proponer todas las opciones y ventajas de varios modos de transporte para que el ciudadano ahorre tiempo y dinero.

En suma, lo que se busca es que la complementariedad de la red peatonal y el sistema intermodal permita aprovechar lo mejor de cada modo de transporte.



Fuente: elaboración equipo PMEP

## 04

# EL EJERCICIO

## DE LA LECTURA DE UNA CIUDAD CAMINANDO

### 4.1. Identificación de las redes

Para definir la red peatonal de Cusco, partimos de la identificación de los centros atractores de la ciudad, cada uno de estos usos genera un territorio, cada uno de estos patrones de uso marca un patrón de desplazamiento diferente. Estos tipos de movilidad peatonal se clasifican en las siguientes categorías:

- **Patrimonio y recreación:** Concentra gran parte del patrimonio monumental y los espacios de recreación pasiva y activa.
- **Salud:** Los servicios de salud generan

grandes desplazamientos peatonales por su alta demanda. Refuerza el nivel atractor los servicios afines, como: farmacias, radiografías, tomografías, análisis clínicos y otros.

- **Educación:** La oferta educativa escolar y sobre todo, universitaria, concentra un gran radio de atracción de desplazamientos que se generan en las principales redes peatonales de la ciudad.
- **Comercio:** Cusco, se encuentra dotada de un número importante de centros de

abasto a donde la población recurre por productos de primera necesidad, y por otro lado, los de centros comerciales que generan ciertas estancias y demanda de servicios y otros productos de consumo.

- **Transporte:** El equipamiento de transporte público y privado reúne una gran cantidad de peatones para su movilización de un punto a otro; ésta categoría se ve fuertemente reforzada por la red de paradas o paraderos de buses existentes en toda la ciudad.

## ATRACTORES URBANOS



Fuente: elaboración equipo PMEPE



#### 4.1.1. Atractor comercial

El comercio es dinámico en Cusco, la mayor parte del abastecimiento se centra en los puntos extremos de la ciudad, como: Huancaro en el distrito de Santiago, y Vinocanchón en el distrito de San Jerónimo; luego se encuentran los mercados tradicionales de San Pedro y de San Blas y los más contemporáneos en el distrito de Wanchaq y el sector de Ttio, respectivamente.

La mayor actividad comercial y de servicios se ubica al Sureste del Centro Histórico, que comprende la Av. Ejército, Tres Cruces y Calle Nueva, donde se encuentra el mercado de Cascaparo, el Centro Comercial Paraíso y una diversidad de tiendas de ropa y calzado; además, el Centro Comercial “El Molino”, ubicado en la margen derecha del distrito de Santiago que reúne diversos rubros, como: ropa, calzado, productos de limpieza, electrodomésticos, electrónica, ferretería, licores, juguetes y un centro de abastos en frente.

Por otro lado, la construcción del nuevo mall Real Plaza (2014), en el distrito de Cusco ha cambiado notablemente la dinámica comercial de este sector y ha creado un mayor desplazamiento de personas y servicios que se ubican alrededor de este gran centro comercial que ha generado comercios complementarios de buen nivel en el rubro de alimentación, financiero, educación, hospedajes, entre otros.



Fuente: elaboración equipo PMEPE



#### 4.1.2. Atractor de recreación

Propio de la localidad, las actividades de recreación se dividen en dos ámbitos: pasiva y activa.

El Centro Histórico de Cusco, representa el mayor referente en espacios de recreación pasiva, dada su condición de reunir una gran parte del patrimonio monumental de la ciudad, como las plazas: de Armas, Regocijo y San Francisco, puntos de encuentro ciudadano por excelencia; además de concentrar actividades culturales

en escenarios, como: la Casa Cultural y el Teatro Municipal “Daniel Estrada Pérez”.

Hacia los distritos de Wanchaq y San Jerónimo se extiende la actividad recreativa activa. Ambas jurisdicciones, poseen infraestructura para el desarrollo de actividades recreacionales y deportivas. Estos escenarios son: el Coliseo Cerrado “Casa de la Juventud” y el Centro Recreacional “Cajona Huaylla”, equipamientos que actualmente han sido colmados por su alta

demanda; sin embargo, otras infraestructuras menores existentes, como: canchas de fútbol particulares, lozas deportivas y parques locales se encuentran dispersas en las urbanizaciones de Ttio, Magisterio y Marcavalle, estos generan escenarios activos en cada una de sus zonas; caso particular ocurre en el Malecón Santutis, donde un gran espacio para la recreación es desaprovechado por no contar con las condiciones adecuadas para su uso.



-  Atractor recreación
-  Calles y accesos principales (500 m.)

Fuente: elaboración equipo PMEP



### 4.1.3. Atractor educación

Los equipamientos de educación fueron determinados sin considerar su carácter público o privado, encontrándose en diversos puntos de la ciudad.

La existencia de tres grandes universidades, como son: la Nacional San Antonio de Abad, Tecnológica de los Andes, ambas en el distrito de Cusco y la Universidad Andina

de Cusco en el distrito de San Jerónimo, han provocado la aparición de un sinnúmero de servicios de fotocopias, librerías, impresión de planos, ploteos y restaurantes en sus alrededores, como un modelo de servicio complementario.

En el Centro Histórico, se ubican los colegios: Ciencias, La Merced, San Francis-

co de Borja, María Auxiliadora, Salesiano y fuera de él, los colegios Inca Garcilaso de la Vega y el colegio San Antonio Abad, próximos a la Av. La Cultura. A escala local, la mayoría de las escuelas de educación secundaria, primaria e inicial, se encuentran en los barrios, también generando un comercio menor alrededor de ellos.

## ATRACTOR EDUCACIÓN



Fuente: elaboración equipo PMEP



#### 4.1.4. Atractor salud

Se definen tres equipamientos de salud de gran cobertura en la ciudad, como son los hospitales Antonio Lorena (Santiago), Adolfo Guevara (Wanchaq) y el Hospital Regional (Cusco); sin embargo, dispersos por la ciudad existen otros centros de salud especializados de menor nivel y cobertura que generan un dinamismo particular de comercio y servicios en sus alrededores.



-  **Atractor salud**
-  **Calles y accesos principales (500 m.)**

Fuente: elaboración equipo PMEP

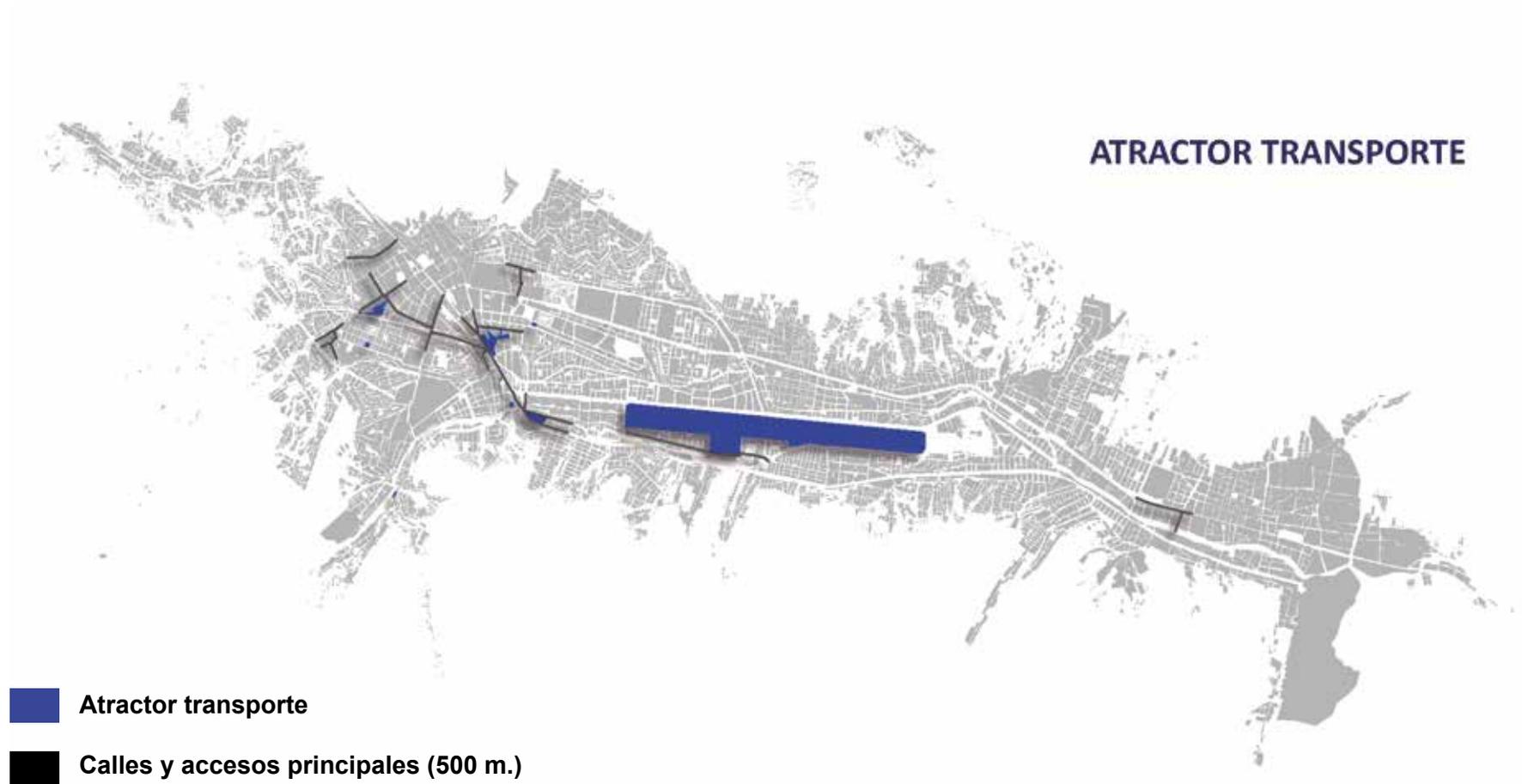


#### 4.1.5. Atractor transporte

En este ámbito, destaca el Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete como el más grande e importante equipamiento de transporte, ubicado en la parte central de la ciudad en el distrito de Wanchaq, le sigue por el Suroeste de la ciudad el Terminal Terrestre, ubicado en el distrito de Santiago, en cuyas vías circundantes se han instalado numerosos servicios de hospedajes, restaurantes y farmacias.

Próximo al Centro Histórico, se ubican varios paraderos informales de buses interprovinciales como Cusco–Valle Sagrado y en la Av. Huayruropata los paraderos de los buses interprovinciales Cusco-Sicuani. Las calles Arcopata y Puputi, presentan una fuerte afluencia peatonal.

En general, se observa que la subred de proximidad correspondiente a los centros atractores de transporte, se encuentran fortalecidos con una buena cantidad de paraderos de buses, facilitando de esta manera el desplazamiento de las personas que en la mayoría de los casos lleva consigo equipaje.



Fuente: elaboración equipo PMEPE

## 4.2. Red de proximidad peatonal

Obtenidas las microredes de cercanía, se sobreponen gráficamente para obtener la red peatonal de la ciudad. Esta red obtenida, es analizada con el fin de encontrar convergencias, divergencias y la tendencia peatonal a nivel de ciudad con sus distintos valores de incidencia peatonal.

Esta estructura, aun no jerarquizada, conforma el sistema peatonal de la ciudad y representa las vías por las cuales los peatones tienen acceso a los principales usos de la ciudad y que convive con las diferentes microredes de proximidad.



## RED DE PROXIMIDAD PEATONAL: Superposición de las sub redes



Fuente: elaboración equipo PMEP

### 4.3. Red de intensidad peatonal

La construcción de la Red de Intensidad Peatonal, está basada en la determinación de su propia fuerza. Observado en campo el desplazamiento y el flujo de personas en las calles e intersecciones de mayor afluencia, se han recogido muestras y medidas en horarios de mayor flujo peatonal, estableciendo cuatro (4) niveles de flujo e incidencia:

#### **FLUJO PEATONAL MUY ALTO (1500 - 2000 personas/hora)**

Se percibe como masas de personas en movimiento constante. Un factor que nos sirve para identificar estas vías es cuando el peatón se convierte en obstáculo para otros peatones.

#### **FLUJO PEATONAL ALTO (1000 - 1500 personas/hora)**

Se percibe como masas de personas en movimiento constante, a pesar que se mueven de manera independiente. Generan la apariencia de grupos.

#### **FLUJO PEATONAL MEDIO (500 - 1000 personas/hora)**

Flujo disperso y constante de personas caminando independientemente sobre la vía. Su carga se la considera media.

#### **FLUJO PEATONAL BAJO (0-500 personas/hora)**

Es aquel en el que la vía analizada en ciertos momentos se encuentra totalmente despejada, es decir, no es transitada por peatones, o transitan por ella un número muy bajo de ellos. Es intermitente.

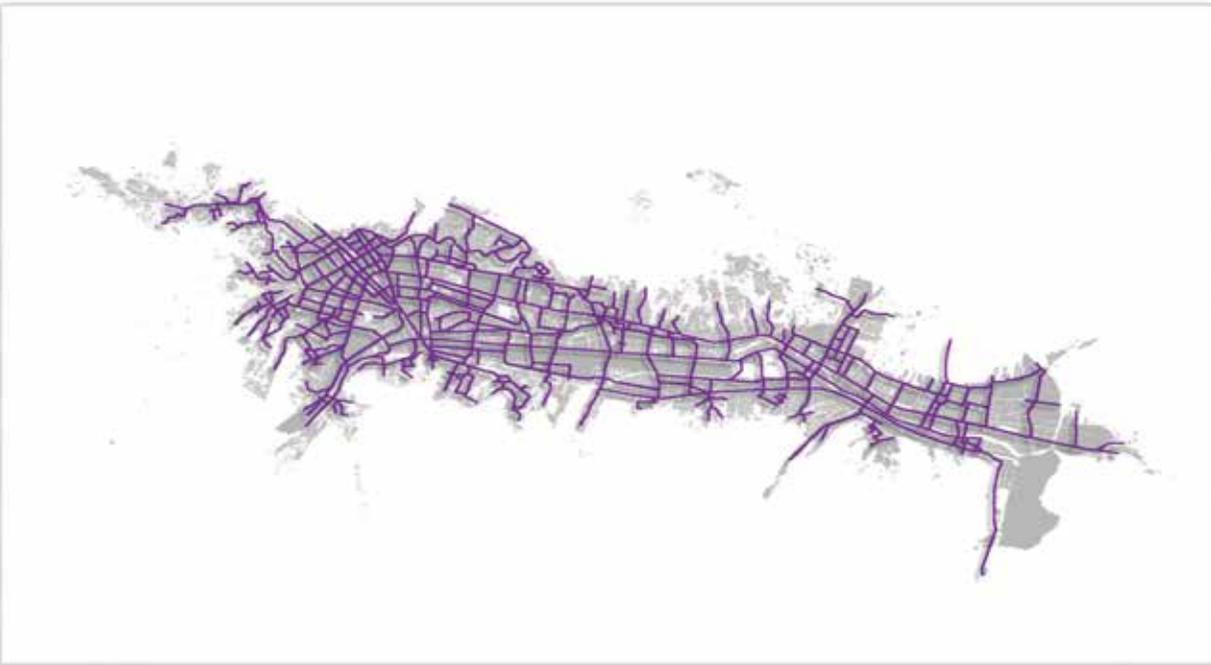




Fuente: elaboración equipo PMEP

# 05

# EL MODELO FINAL



Atractores de recreación



Atractores de transporte



Atractores de comercio



Atractores de educación

Fuente: elaboración equipo PMEPE

## 5.1. Descripción para la creación de una Red Peatonal Integral



## 5.2. Criterios de jerarquización

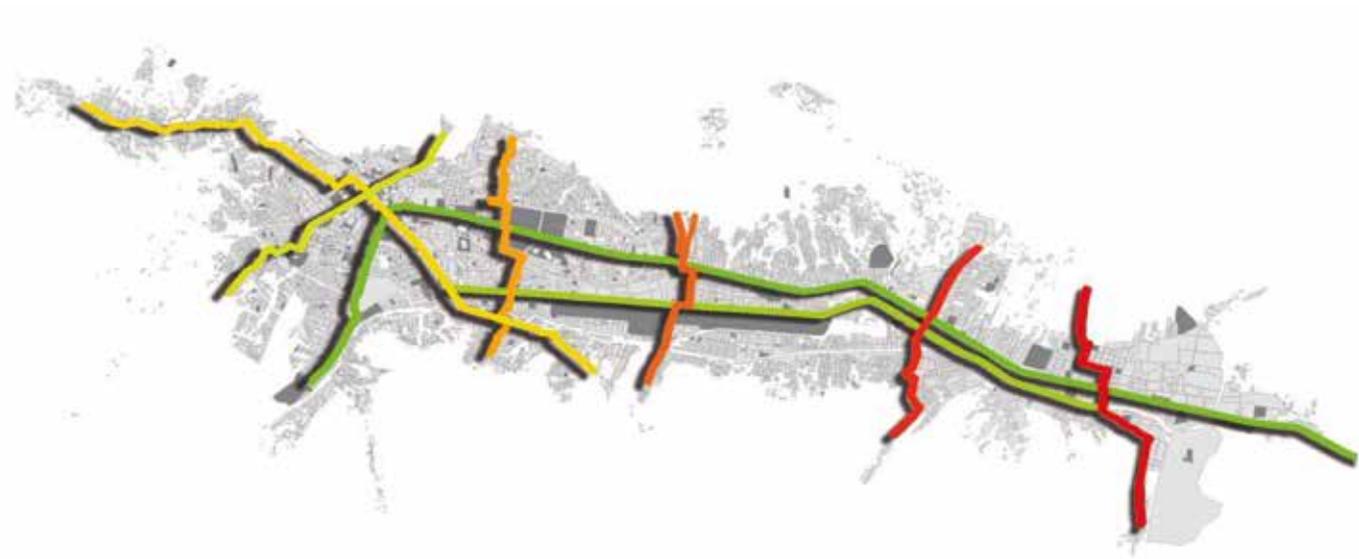
- Capacidad de la calle // Características físicas - espaciales.
- Intensidad de uso de la calle // Calles con mayor uso y demanda.
- Superposición de funciones y accesibilidad // Mayor o menor accesibilidad.
- Coherencia de la red // Continuidad de espacios y usos.
- Calidad histórica // Caminos Qhapaq Ñan – Conexión patrimonial.
- Escena y recorrido // Capacidad de contar historias, conos visuales.
- Condiciones de habitabilidad // Confort ambiental: protección de lluvia y sol.
- Conectividad zonas de expansión // Enlaces potenciales con áreas de expansión.
- Eficiencia // Tiempo de recorrido.

## 5.3. Clasificación e identificación de corredores peatonales

### Propuesta de Corredores Peatonales

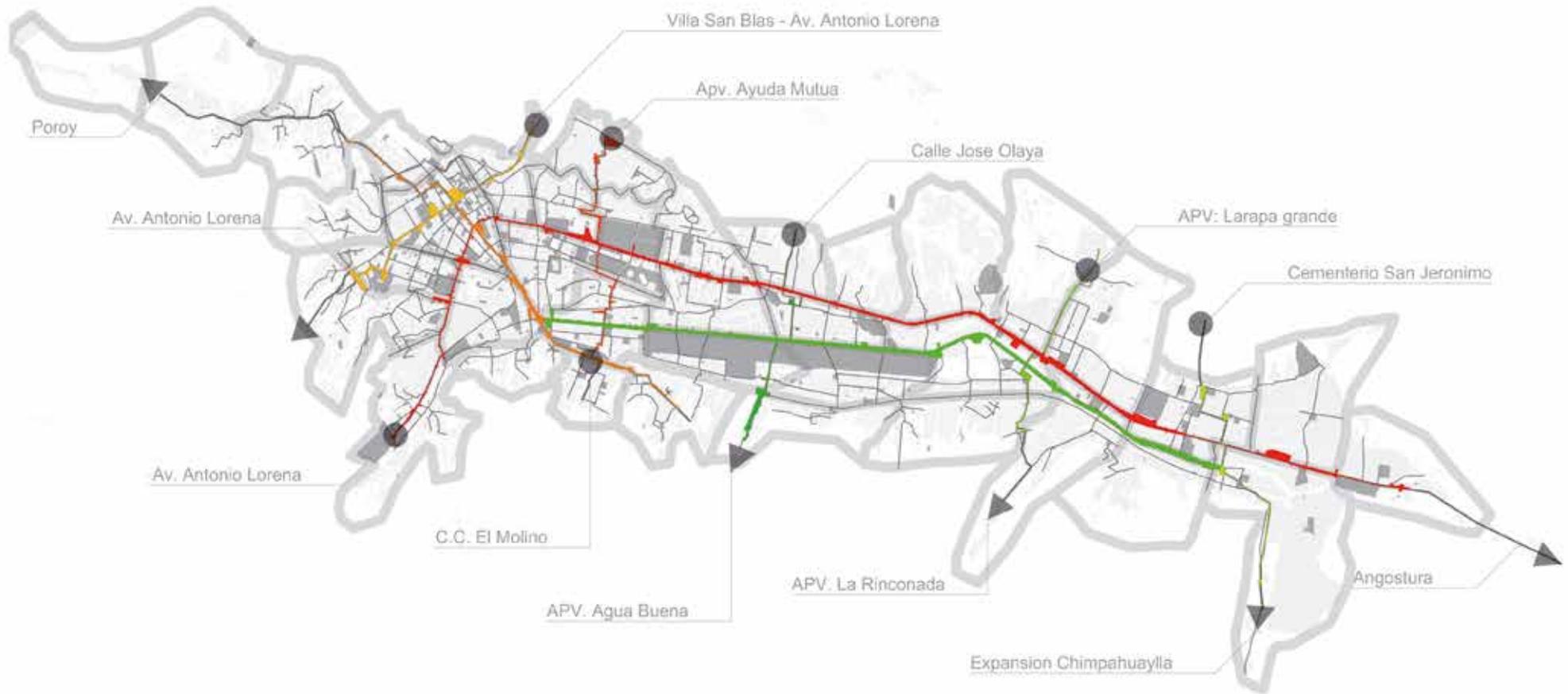
#### Estructura de la Red Peatonal

Conformada por sus calles, plazas y parques, la superficie peatonal de Cusco es considerada como un gran sistema de espacios públicos; se plantea una jerarquización de estos escenarios para identificar las grandes vías que, en coexistencia con los distintos modos de movilidad, formen la estructura principal de la ciudad.



Fuente: elaboración equipo del PMEP

### Propuesta de Corredores Peatonales y Espacio Público



Fuente: elaboración equipo del PMEP

## 06

# LA RED PEATONAL

## AL SERVICIO DE LA INTERMODALIDAD

### 6.1. Los modelos complementarios del transporte



Cada vez recorremos distancias más extensas y, en muchos casos, los tiempos son más prolongados. La interacción entre personas, actividades y territorios específicos cobra mayor importancia. Es por eso que la intermodalidad, más allá de un concepto interesante es una solución complementaria a los sistemas de transporte de largas distancias urbanas, creando sinergias entre medios de transporte distintos, de modo que se pueda producir un intercambio entre ellos. Este término es aplicable a todo tipo de desplazamientos, bien sea en transporte de mercancías o pasajeros, en corta, media o larga distancia. La importancia de la intermodalidad deriva de que permite obtener una mayor eficacia y eficiencia en la participación de cada Sistema, según sus desplazamientos.

Una buena estrategia intermodal es aquella que permite el uso integrado de medios de transporte, beneficiándose de las ventajas que ofrece cada uno de ellos, obteniendo los siguientes beneficios en el transporte:

- Minimiza el impacto ambiental.
- Mayores rendimientos económicos.
- Optimiza los recursos energéticos.
- Minimiza el tiempo empleado para trasladar una mercancía o realizar un desplazamiento.
- Libera espacio público de elementos móviles de transporte y mejora el aprovechamiento de infraestructuras.

Los desplazamientos intermodales afectan positivamente a cada ciudadano, como beneficiario del transporte de mercancías y como usuario de transporte y, por ende, a la sociedad. Además, como consecuencia de la menor contaminación y menor ocupación del

espacio produce mejoras en la habitabilidad, en especial en las grandes ciudades y mejora la calidad de vida de sus habitantes.

Al igual que en el desplazamiento de mercancías, la intermodalidad ofrece importantes beneficios, en el desplazamiento de pasajeros presenta grandes ventajas y oportunidades, no obstante, el usuario podría encontrar algunos inconvenientes para realizar un desplazamiento si es que no se adoptan medidas en varios modos de transporte como:

- Falta de información sobre las conexiones con otros medios.
- No existe un pase único para diversos medios de transporte.
- Carencia de infraestructuras adaptadas a las transferencias modales.

No ofrecer alternativas para dejar el equipaje o facilitar al pasajero el intercambio modal del equipaje, de manera que no tenga que ser el mismo pasajero quien se encargue de controlar su equipaje y de realizar dicho intercambio.

## 6.2. Características del desplazamiento intermodal

### Fases del desplazamiento:

Los viajes intermodales están formados por una cadena de circulación donde se incluyen desplazamientos de corto recorrido, generalmente realizados en medios no motorizados. Estos desplazamientos de corto recorrido introducen una escala más detallada y cercana a la población dentro de la problemática de accesibilidad a la ciudad, aproximándose más a la realidad de los desplazamientos que los comunes análisis origen-destino.

Además, se introduce un concepto de globalidad entre medios de transporte y la necesidad de su coordinación para facilitar la accesibilidad urbana. Los viajes realizados combinando la bicicleta con otro medio de transporte, bien sea público o privado, quedan divididos en tres tramos de desplazamiento desde el origen hasta su destino:

#### **a. Tramo inicial: Origen (vivienda) – Transporte público, vehículo privado.**

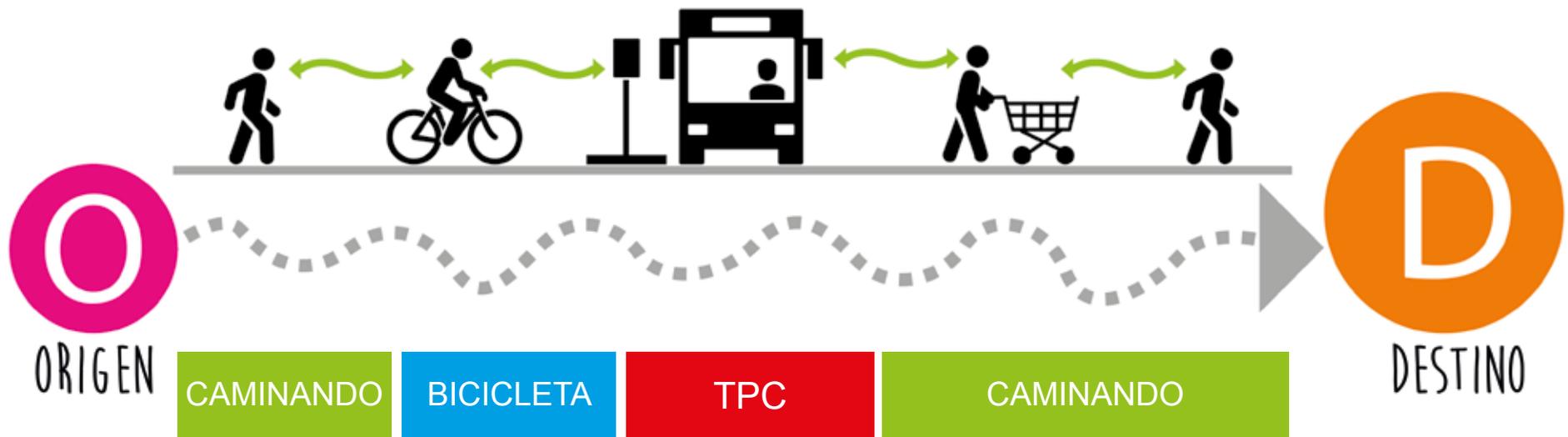
En este tramo se incluyen los desplazamientos a pie o en bicicleta desde nuestro origen hasta el transporte público u vehículo privado. Se consideran todos los desplazamientos como viajes de ida, por lo general el origen suele ser la vivienda. En los desplazamientos de “regreso”, el trayecto se realiza en sentido contrario y por tanto el destino de los viajes de “ida” se convierte en origen. En viajes de regreso se realizarán las mismas combinaciones, pero en sentido contrario.

**b. Tramo intermedio: Transporte en vehículo motorizado**

En este tramo se recorren las distancias más largas del desplazamiento que son realizadas en transporte público o vehículo privado. En el caso del transporte público, puede incluir la realización de trasbordos. El usuario de este servicio sentirá la necesidad de transportar su bicicleta con él, en el tramo inicial como en el tramo final, sea de una distancia superior a 500 m. y por tanto precise del uso de bicicleta en ambos.

**c. Tramo final: Estación destino, transporte público, aparcamiento vehículo privado-destino**

La fase final del desplazamiento es aquella que transcurre desde que se abandona el vehículo motorizado hasta el lugar destino, y que será realizada a pie o en bicicleta. Al igual que el tramo inicial esta última parte del recorrido podrá tener un máximo de 5 Km. de distancia, aunque por lo general será bastante inferior, siendo en la gran mayoría de los desplazamientos menor a 2 km. Se realizará a pie cuando sea una distancia igual o menor a los 500 m.



Esquema gráfico de las fases del desplazamiento intermodal

## 07

# EL CENTRO HISTÓRICO

## COMO MODELO

**Cualidades del Centro Histórico:**

Historia, fuerte sentido patrimonial, escena y recorrido; estos elementos que en su conjunto permiten un agradable viaje al andar, posibilita, además, la visita a los diferentes museos de sitio, patrimonios monumentales y plazas de descanso y encuentro como un circuito peatonal único del sector.



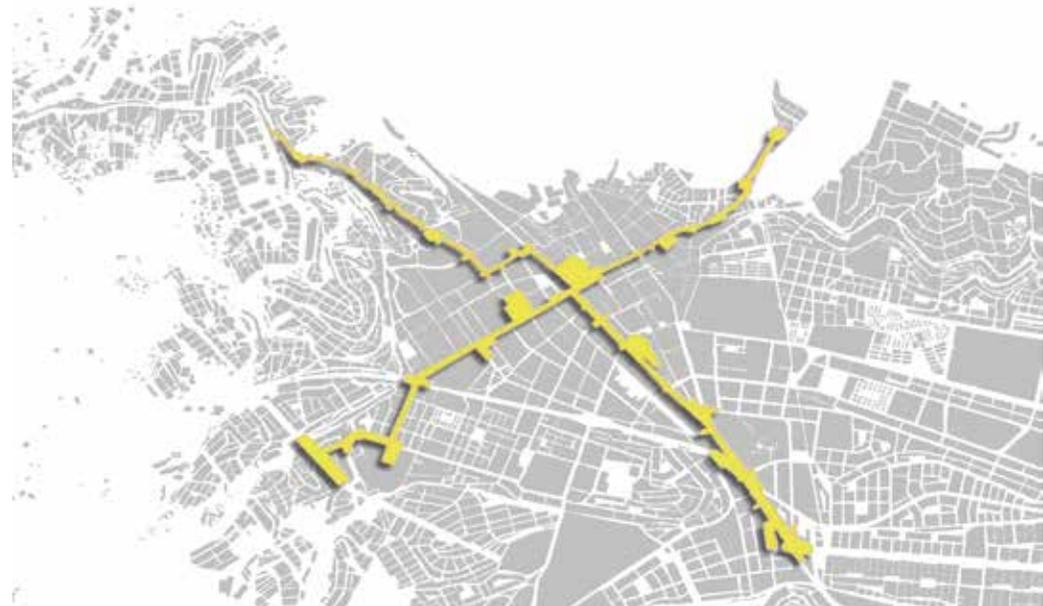
## 08

## PROPUESTAS

## 8.1. Corredores del Centro Histórico

Habiendo jerarquizado una propuesta peatonal, se identifican dos principales (2) corredores que con frecuencia suelen ser usados en los barrios del Centro Histórico; además, ambos guardan una correspondencia importante en los planes de PUD con los circuitos peatonales y el Corredor Verde por parte del Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco.

Gran parte de su infraestructura coinciden con las calles y caminos del Qhapaq Ñan. La estructura del corredor esta reforzada por una red de espacios simbólicos libres, como las plazas: de Armas, San Francisco, Almudena, Santa Ana y la explanada del Qoricancha.



**Propuesta de corredores en el Centro Histórico de Cusco**

Fuente: elaboración equipo del PMEP

## 8.2. Importancia de la Plaza de Armas y los recorridos religiosos

Coincidentemente, desde los albores de la civilización inca se celebra la primigenia de todas las fiestas, el Inti Raymi, posibilitando la asociación de ambos símbolos que se tradujo en múltiples aspectos de la evangelización, donde la participación de la misma plaza es importante, pues su espacio abierto, el atrio de la catedral, sus escalinatas, los edificios que la rodean y las calles que allí desembocan cumplen cada uno con una función en el desarrollo de la fiesta.



### 8.2.1. La Vía Procesional

En un rápido repaso por los recorridos que vienen haciendo las procesiones y que hoy se repiten como antaño, podemos ver que aquella vía principal siempre ha sido camino en el que toman parte otros acontecimientos antiguos y actuales, como: los festejos estudiantiles, las marchas militares o las protestas civiles.





Por su carácter y jerarquía urbana, la Plaza de Armas es el lugar donde se desarrollan las fiestas principales entre las que destaca el Corpus Christi. Las directivas del concilio tridentino recomendaban dar importancia a esta festividad móvil alrededor del solsticio invernal y que se celebraba un día jueves.

## 8.3. Análisis y diagnóstico

### 8.3.1. Corredor central: Eje procesional

Este corredor central es uno de los más importantes de la ciudad. Dentro de su configuración recoge el recorrido del eje procesional y el camino hacia el denominado Antisuyo o camino hacia la selva. Atraviesa transversalmente el Centro Histórico de la ciudad y en ella se localizan los edificios o manzanas destinadas a equipamiento y servicio, materializando uno de los criterios de jerarquización de la red peatonal.

### 8.3.2. Análisis descriptivo de los usos y equipamiento del corredor



Fuente: elaboración equipo del PMEP

Su trazo une la urbanización Villa San Blas (próximo al complejo arqueológico de Quenqo), la plaza de San Blas, las calles Hatunrumiyoc, Triunfo, plaza de Armas, Mantas, Márquez, plaza San Francisco, calle Hospital, plaza Almudena y termina en la vía Antonio Lorena.

### 8.3.3. Análisis descriptivo del espacio y los tramos del corredor



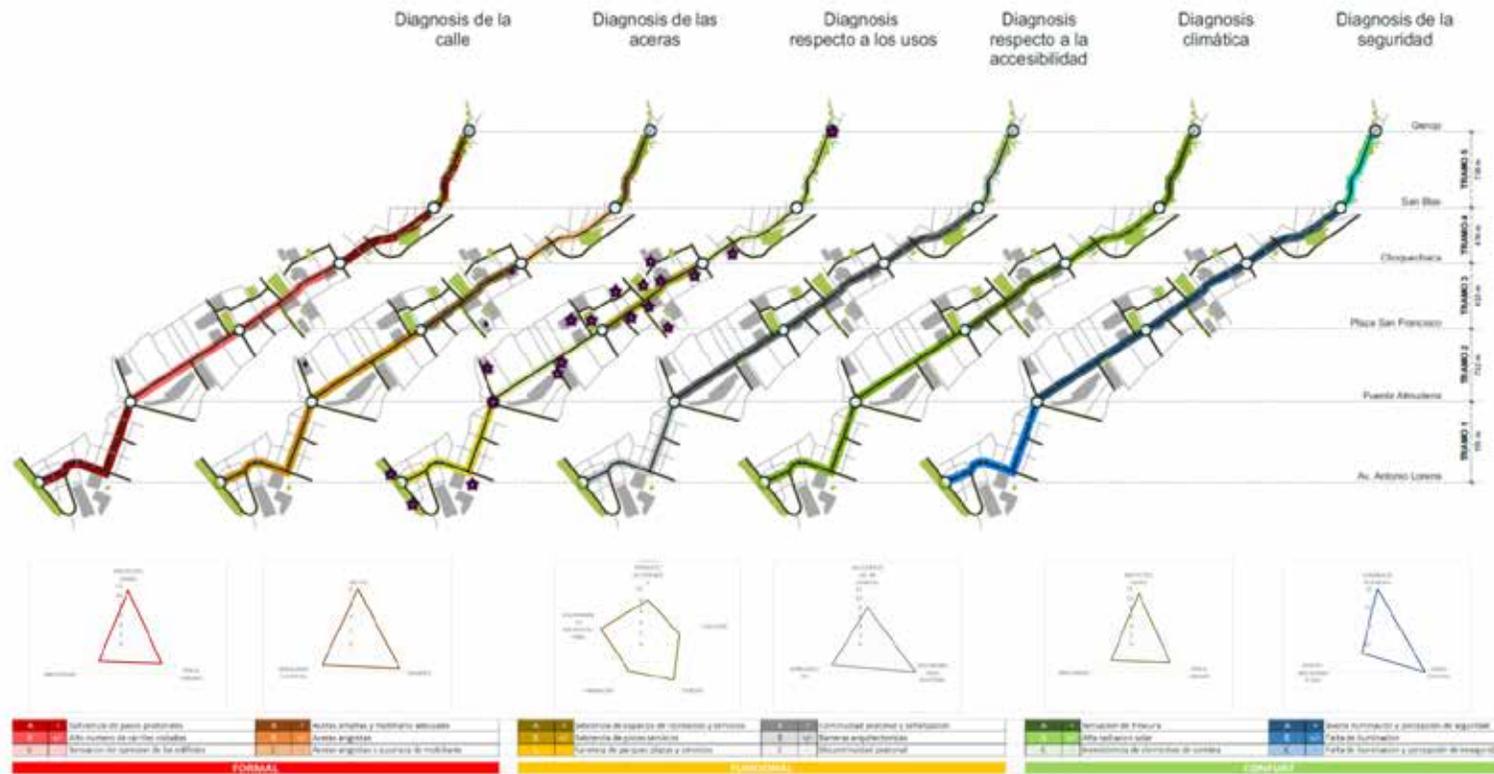
Fuente: elaboración equipo del PMEP

Se analizan las características en cuanto a forma y espacio del corredor en donde se puede observar los lugares en los que la espacialidad de la calle amplía sus límites y coincide con espacios públicos, como: parques y plazas representativas, espacios de ocio y recreación, vacíos urbanos, entre otros.

En el siguiente gráfico se sitúan los distintos tramos donde se divide el corredor en relación al análisis descriptivo de la calle, de las características del viario, algún hito representativo; además, se considera la distancia idónea para un recorrido de 20 minutos, aproximadamente.

## CORREDOR CENTRAL PROCESIONAL

Diagnóstico gráfico del corredor



Fuente: elaboración equipo del PMEP

Se valoran las diferentes características del corredor:

**FORMAL:** Aceras anchas con un mínimo de 2.5 metros, mobiliario urbano adecuado para la estancia (bancos, espacios con sombra, natural o artificial, tachos de basura) con presencia de comercio pequeño y servicios locales.

**FUNCIONAL:** De accesibilidad garantizada, alta iluminación, señalética de itinerarios y de cruces seguros a nivel calle con accesibilidad para el peatón (ancianos, niños y personas con movilidad reducida).

**AMBIENTAL:** Ambientalmente saludable con reducción de ruidos y contaminación del aire.

### 8.3.4. Concepto de corredor peatonal

Calle de aceras suficientemente anchas (iguales o superiores a 3.00 metros) de textura uniforme que permite el uso de personas con movilidad reducida, con presencia de EPE (Espacio Público Estancial) cada 500ml en promedio. Donde el desplazamiento del peatón es cómodo, seguro, no está obligado a bajar y subir la acera para superar un obstáculo vertical u horizontal, bien iluminado y mobiliario urbano adecuado que acompaña el recorrido. En síntesis, un corredor peatonal es agradable, como seguro y sobre todo saludable; además, permite contar una historia mediante la conexión visual con el paisaje natural y construido.



Estado actual de la Av. El Sol



Propuesta de diseño con preferencia peatonal en la Av. El Sol

### 8.3.5. Propuesta de Corredor Procesional

# QHAPAQÑAN

**EJE CONTISUYO - ANTISUYO**

La superposición de infraestructuras, la acumulación de usos turísticos incontrolados o el efecto de un tráfico motorizado carente de toda lógica resumen un proceso que puede acabar con toda una leyenda cultural de la humanidad.

**SAN BLAS**

Estos espacios, plaza y calles asumen hoy uno de los microdesarrollos residenciales más interesantes de todo el centro.

**SAN FRANCISCO**

Su función dominante ha pasado a ser un nudo articulador de tráfico de agitación sin sentido.

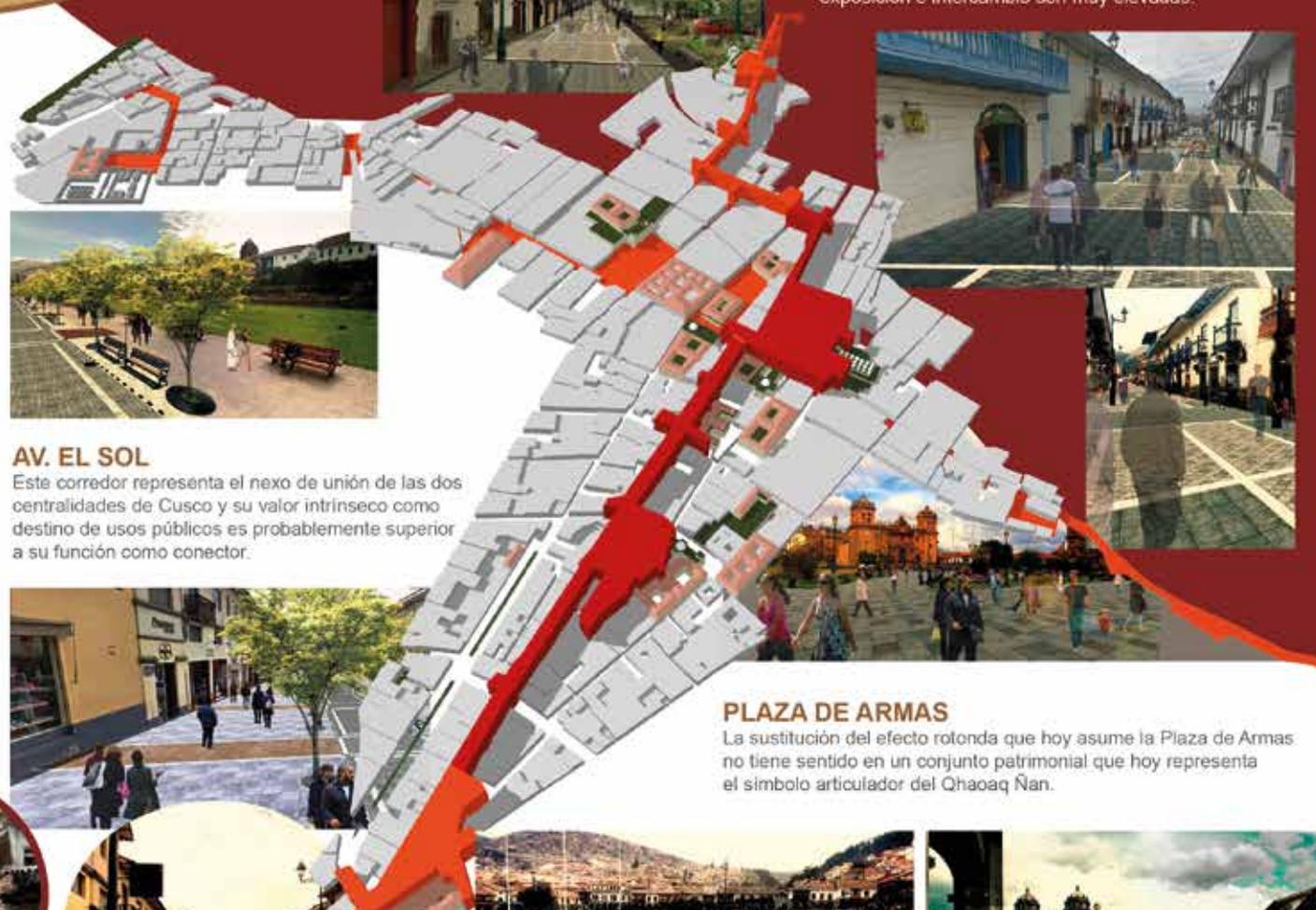
# QHAPAQÑAN

## EJE CHINCHAYSUYO – QOLLASUYO

La red de caminos peatonales más extensa del mundo fue la pieza fundamental que permitió a los antiguos peruanos la articulación del territorio. Esta gran red de caminos, define a los Incas y a los antiguos peruanos como la mayor cultura de caminantes del mundo entero.

Los Incas hicieron de su gran plaza del Haucaypata en el corazón del Cusco, su ciudad sagrada, el arranque de esta gran red de comunicación que aún luego de más de 400 años, pueden conducirlos siguiendo la huella, aun intacta de los Incas, hacia la actual provincia de Nariño en Colombia, hasta Santiago en Chile o hasta las orillas de la "Mama Cocha", el Océano Pacífico.

El deterioro de algunos tramos que definen la estructura de esta red es impresionante, en parte como consecuencia de la invasión de actividades urbanas y otras veces como resultado del conflicto con infraestructuras que no siempre son necesarias, pero el resultado es el mismo.



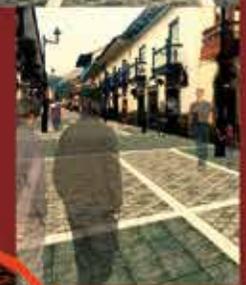
## AV. EL SOL

Este corredor representa el nexo de unión de las dos centralidades de Cusco y su valor intrínseco como destino de usos públicos es probablemente superior a su función como conector.



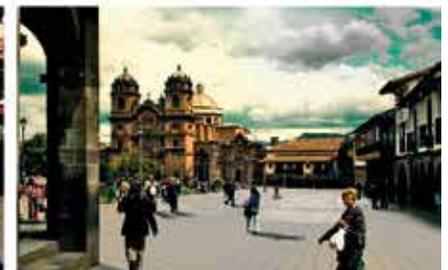
## PLATEROS

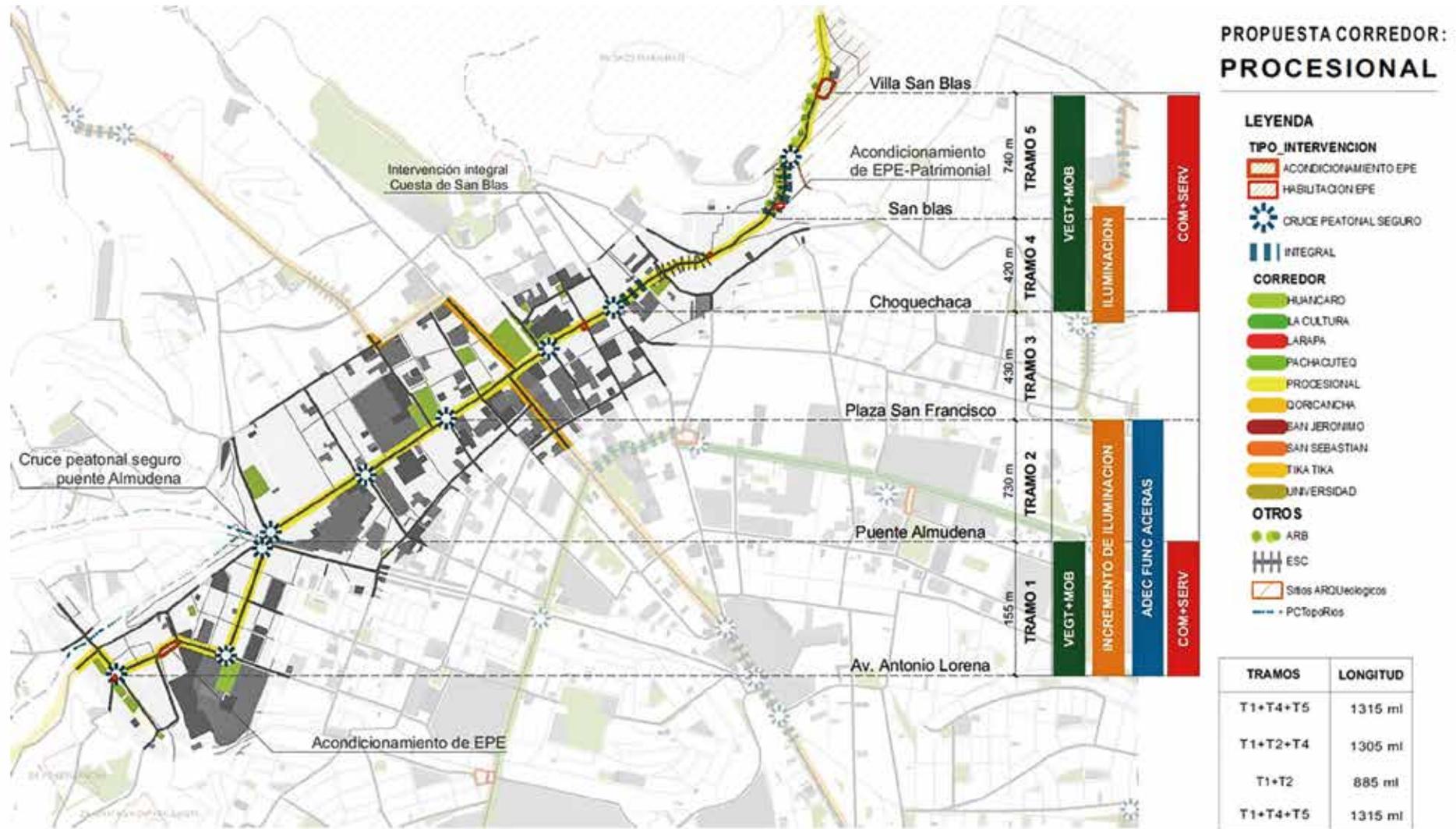
Esta calle asume uno de los caracteres culturales más simbólicos del mestizaje urbano que hoy es el centro de Cusco, sus cualidades como posible espacio de exposición e intercambio son muy elevadas.



## PLAZA DE ARMAS

La sustitución del efecto rotonda que hoy asume la Plaza de Armas no tiene sentido en un conjunto patrimonial que hoy representa el símbolo articulador del Qhapaqñan.





Fuente: elaboración equipo del PMEP

## 8.4. Recomendaciones puntuales

Además de las acciones físicas anteriores, se indican una serie de recomendaciones para cada uno de los tramos del corredor:

### ACORDONAMIENTO DE EPE:

- Recualificación – Agregar cualidades
- Recuperación - Mantenimiento
- Rediseño - Renovación

### HABILITACIÓN DE EPE:

- Liberación de usos u ocupaciones ajenas al EPE
- Acondicionamiento - Construcción de infraestructura

### CRUCE PEATONAL SEGURO:

- Paso a nivel de acera
- Universalmente accesible
- Seguro y señalizado

### INTERVENCIÓN INTEGRAL DE LA CALLE:

- Acondicionamiento formal, funcional y ambiental.
- Ampliación de aceras, mobiliario urbano, elementos de sombra, señalización.

## 8.5. Recomendaciones generales

### VEGETACIÓN Y MOBILIARIO URBANO:



- Incremento de la cobertura vegetal
- Arbolado
- Mobiliario urbano, con elementos de protección de sol y lluvia.

### ADECUACIÓN FUNCIONAL Y SEÑALIZACIÓN:



- Continuidad peatonal
- Accesibilidad y seguridad al cruzar calles

### INCREMENTO DE ILUMINACIÓN ELEVADA:



- Iluminación elevada
- Iluminación baja

### EQUIPAMIENTO Y COMERCIO:



- Equipamientos urbanos (Educación, salud y trabajo)
- Comercio local y farmacias

## 09

## CONCLUSIONES

- El Plan de Movilidad y Espacio Público, es el primer documento que incluye los conceptos de sistema peatonal (red peatonal y corredores peatonales) dentro de la planificación de movilidad en Cusco.
- El 46% de la población se desplaza a pie, la mayoría de estos viajes son itinerarios de menos de un kilómetro (600 metros aproximadamente), convirtiéndose en uno de los factores más favorables para la composición y planificación de la movilidad peatonal.
- La red y corredores peatonales propuestos basan su diseño en el desplazamiento a pie del cusqueño, para ello buscan mejorar las condiciones físicas, funcionales y ambientales de calles, plazas y parques, articulando y consolidando espacios públicos saludables, cómodos y seguros.
- La valorización perceptiva del entorno es profundamente determinante en la elección de un modo de transporte respecto de otro; por tanto, los corredores peatonales propuestos se consolidan como un modo atractivo y amigable para desplazamientos de corta y mediana distancia.
- El patrimonio histórico, material e inmaterial disperso -en diferentes puntos de la ciudad-, son el gran potencial de espacios públicos que conectan y estructuran los corredores peatonales.
- La conformación del territorio es y ha sido determinante en la configuración de la movilidad urbana de Cusco que en sus inicios se expandiera longitudinalmente, acompañando al piso de valle, zona que concentra la mayor parte de los equipamientos y servicios que ofrece la ciudad. En los últimos años, Cusco continúa creciendo en sentido transversal, hacia las laderas, es ahí donde existe un gran potencial de espacios públicos que se platea aprovechar.





Proyecto Especial Regional Plan  
**CPESCO**



GOBIERNO  
MUNICIPAL DEL  
CUSCO



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



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