


ESTUDIO DEL PROCESO DE PEATONALIZACIÓN DE LOS AMBIENTES URBANOS EN EL CENTRO HISTÓRICO DEL CUSCO: CASO DE LA CALLE DEL MEDIO^[*]

STUDY OF THE PROCESS OF PEDESTRIANIZATION OF URBAN ENVIRONMENTS IN THE HISTORICAL CENTER OF CUSCO. CASE OF THE STREET OF THE MIDDLE

CRAYLA ALFARO AUCCA^[]**

 <https://orcid.org/0000-0001-6741-4169>
calfaro@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)

JESSIKA CORAHUA ORDOÑEZ^[*]**

 <https://orcid.org/0000-0003-2354-779X>
jcorahua@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)


ELEALI CAVERO HERMOZA^[**]**

 <https://orcid.org/0000-0002-6328-5870>
ecavero@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)

YESSENIA BERNALES GUZMÁN^[***]**

 <https://orcid.org/0000-0001-7479-3152>
ybernales@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)

HUGO ESPETIA HUAMANGA^[***]**

 <https://orcid.org/0000-0003-4078-4121>
hespetia@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)

ROCÍO PEZÚA VÁSQUEZ^[***]**

 <https://orcid.org/0000-0003-4039-0384>
rpezua@uandina.edu.pe
Universidad Andina del Cusco (Perú)

Fecha de recepción: 22 de marzo de 2020
Fecha de aprobación: 29 de diciembre de 2022

RESUMEN

El estudio inicia con un análisis crítico de los contenidos orientados a la visión funcional de los espacios públicos, la movilidad y accesibilidad a través de la planificación territorial en el centro histórico de Cusco, para luego profundizar en experiencias afines en otros sitios de igual condición, mediante la aplicación de una metodología mixta se han identificado datos cuantitativos y cualitativos basados en tres variables y categorías de estudio: la dimensión física construida de la intervención, la social-cultural en función al espacio intervenido y la económica de repercusiones que se han dado por el cambio de uso de la calle. Todos los datos obtenidos y comparados se dan como resultado del proceso de peatonalización entre el 2006 y 2022. Finalmente, los resultados son alcances que se dan de la percepción de los transeúntes eventuales, usuarios frecuentes y los administradores de inmuebles destinados a diferentes usos cuyo proceso también describe y analiza la investigación propuesta.

PALABRAS CLAVE

Centro histórico; movilidad; intervenciones urbanas; espacio público

ABSTRACT

The study begins with a critical analysis of the contents oriented to the functional vision of public spaces, mobility and accessibility through territorial planning in the historic center of Cusco, to then delve into similar experiences in other sites of the same condition. Through the application of a mixed methodology, quantitative and qualitative data have been identified based on three variables and categories of study: the physical dimension of the intervention, the social-cultural dimension depending on the intervened space and the economic repercussions that have been given by the change of use of the street. All the data obtained and compared are given as a result of the pedestrianization process between 2006 and 2022. Finally, the results are scopes that occur from the perception of occasional passers-by, frequent users and administrators of buildings destined for different uses whose process also describes and analyzes the proposed research.

KEYWORDS

Historic center; mobility; urban interventions; public space

(*) El presente artículo se realizó como parte de las investigaciones del Proyecto "Desarrollo de un aplicativo móvil orientado a la reactivación del turismo urbano mediante recursos patrimoniales edificados en ambientes urbanos inteligentes del centro histórico del Cusco" financiado por la Universidad Andina del Cusco.

(**) Arquitecta, graduada por la Universidad San Antonio Abad del Cusco, con Master en Ciencias Sociales, con mención en Gestión del Patrimonio Cultural por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, doctora en Ciencias de la Educación por la Universidad Andina del Cusco. Es docente universitaria e investigadora.

(***) Maestra en docencia universitaria, con experiencia en estadística aplicada a la Investigación científica en pre y posgrado.

(****) Maestro en docencia universitaria, arquitecto y docente universitario especializado en procesamiento de datos en plataformas tecnológicas.

(*****) Maestra en docencia universitaria, ingeniera informática y de sistemas. Especialista en programación.

(*****) Ingeniero Informático y de Sistemas con una maestría concluida en Administración, con amplia experiencia desarrollando aplicaciones empresariales en la plataforma Microsoft .Net y aplicaciones móviles en Android

(*****) Doctora en Ciencias de la Educación, licenciada en psicología y turismo, con experiencia y formación en trabajo comunitario.

Cusco ciudad peatonal a través de la historia

El territorio que ocupa la ciudad histórica del Cusco es resultado de más de 3,000 años de acción continua de grupos humanos que se asentaron en este espacio. El gran muro de cronología killke (preinca) que los estudios planteados por Bauer (2000) le asignan una antigüedad de 1100 d. C., siendo uno de los primeros asentamientos del núcleo central inca de la ciudad de hoy, fragmentos líticos que fueron estudiados en el año 2013 por la Dirección Desconcentrada de Cultura Cusco, a raíz del monitoreo arqueológico realizado durante la intervención del proyecto de mejoramiento de la accesibilidad peatonal, vehicular, y acondicionamiento urbano de la av. El Sol del distrito de Cusco, provincia de Cusco – Cusco (Sistema Nacional de Inversión Pública, 2013).

Es un claro ejemplo de archivos del suelo que se esconden en el subsuelo del Cusco. En este caso, por ejemplo, las características de este gran muro nos permiten saber que el camino troncal del Qhapaq Ñan que prosigue por la calle Hatunrumiyoc y continúa hacia el Antisuyu a través del barrio de San Blas existía ya antes de la reconstrucción de la capital ordenada por Pachacútec.

Los restos arqueológicos, a pesar de que a veces parecen poco importantes, son una fuente de información que, debidamente interrogada, nos ayuda a comprender la evolución de la ciudad en el tiempo y en el espacio (Alfaro *et al.*, 2014).

En ocasiones, las fuentes de información de la arqueología urbana se reducen a modestos restos de muros que han quedado reducidos a unas pocas huellas en el terreno. Pueden estar combinados con pavimentos que son simples rellenos de tierra apisonada.

Este sistema complejo de vías constituía en sí un cuerpo jerarquizado, que lo integraban caminos primarios, secundarios y terciarios.

El primer nivel estaba formado por el InkaÑan, o caminos reales que conducían a los cuatro “suyos” partiendo desde el Cusco, y el HatunÑan o camino grande o ancho. En su conjunto, esta red primaria alcanzaba entre los 10.000 y los 25.000 km de extensión, con una anchura que oscilaba entre los 4 y 8 metros. La red secundaria era denominada RunaÑan o camino para la gente y tenía como objetivo servir para la comunicación transversal entre pueblos y distritos. (Alfaro *et al.*, 2014, p. 58)

La organización del territorio se basa en el sistema de caminos, en función al desplazamiento humano a pie, dando origen a la estructura peatonal.

En el interior del valle, los caminos estructuraban una red que reproducía a pequeña escala aquella del Qhapaq Ñan. Conectaba asentamientos y zonas de cultivo con el centro representativo y con los demás asentamientos fuera de los límites del valle.

Durante el virreinato, Cusco fue una ciudad compacta, las distancias que unían el origen y el destino eran próximas —de 15 minutos en promedio caminando—, lo que permitía 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 (Municipalidad del Cusco, Gobierno Regional, Banco Mundial, 2018, p. 7).

Las calles principales tenían entre 5.60 m. y 4.40 m. de sección, mientras que las calles menores eran de 4.00 m. a 3.20 m., y los estrechos pasajes o callejones eran de 2.40 m. a 1.60 m. de ancho (Municipalidad del Cusco, Gobierno Regional, Banco Mundial, 2018, p. 5).

La imagen de la arquitectura y el urbanismo de la ciudad moderna y contemporánea es parte del soporte de las personas y de su dinámica; el modelo urbano heredado y basado en una ciudad excluyente hacia los peatones y usuarios de otras alternativas de movilidad diferentes al vehículo se va concentrando hasta inicios del 2000.

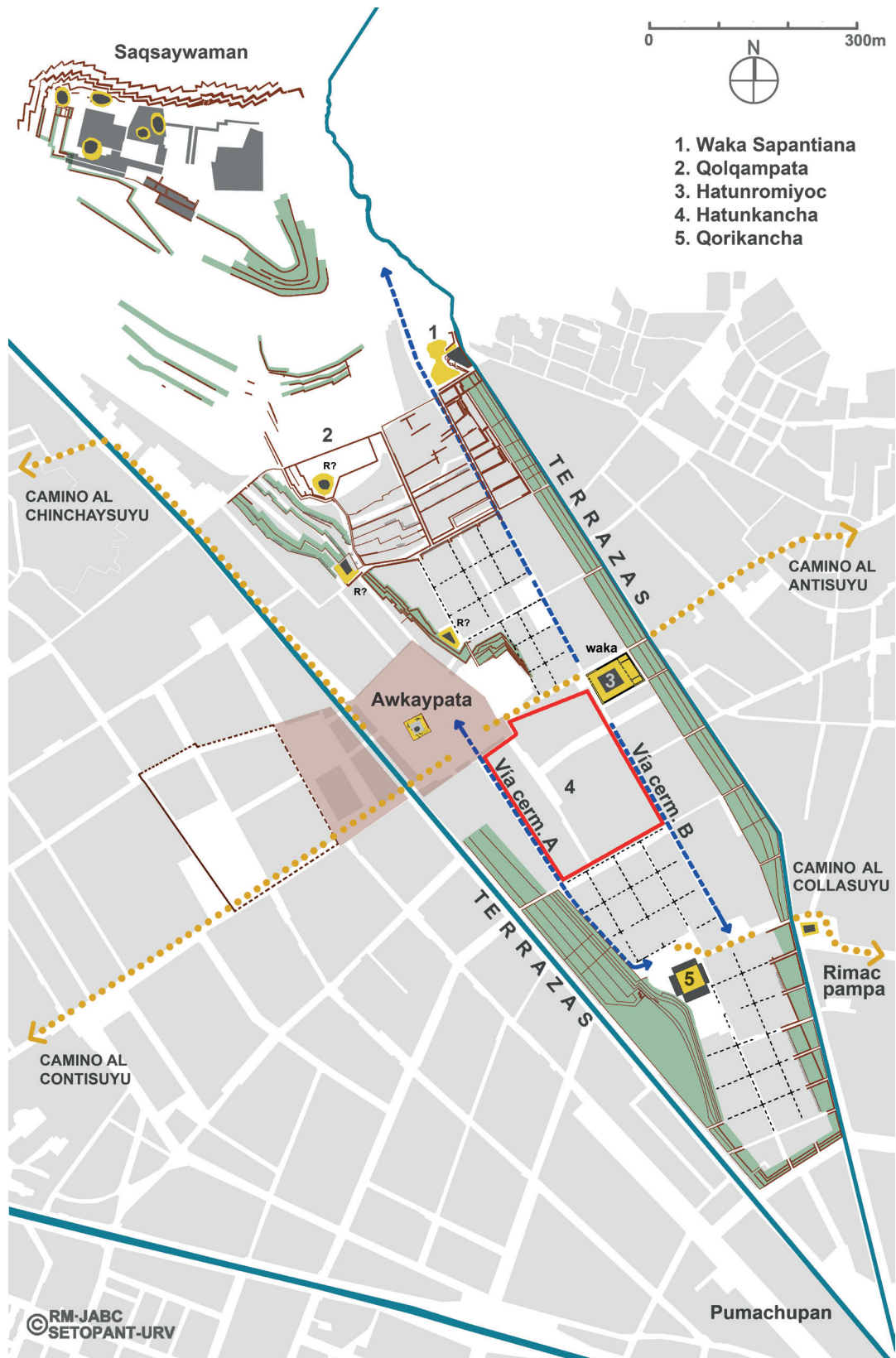


Figura 1. Trazado de los caminos troncales del Qhapaq Ñan fue integrado con el sistema de terrazas. A partir de este punto se establecieron las vías ceremoniales fundamentales: Qorikancha, Awkaypata, Saqsayhuaman. Urbanismo inca del Cusco. Nuevas aportaciones.

Las calles, plazas y los espacios públicos han contribuido a definir las funciones culturales, sociales y políticas de las ciudades (Gehl, 2014). Los recientes estudios realizados por el ONU-Habitat informan que las ciudades de los países en vías de desarrollo cuentan con espacios reducidos de territorio y casi inexistentes para destinar al espacio público, la conectividad y las calles (ONU-Habitat, 2013). Así, el rol que cumplen estos espacios es casi imperceptible y no considerado dentro de las políticas de gestión de los administradores urbanos y del territorio.

En este contexto, el caso de estudio de la presente investigación se identifica como el primer espacio en ser peatonalizado en la ciudad de Cusco hacia el año 2009 y la experiencia como obra física y percepción ciudadana del antes y después forma parte del análisis del documento (ver Figura 1).

Breve apunte teórico sobre la materia

Los temas de accesibilidad y movilidad en los centros históricos se ven relacionados con el concepto de peatonalización, que es una fórmula tan generalizada que se ha convertido casi en un equipamiento normalizado de las ciudades europeas (Sanz & Alfonso, 1998), un clásico del estudio de las zonas peatonales alemanas (Monheim, 1980), dijo al respecto “una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada”.

La ciudad moderna es una ciudad creada bajo principios de racionalidad económica y política. Su arquitectura corresponde en general a estos fundamentos y, así mismo, toda la forma de vida de los ciudadanos. Particularmente en Europa, la ciudad se va creando desde los cimientos de la ciudad medieval hasta una que responda a las nuevas exigencias del naciente sistema industrial. Un ejemplo claro de ello es la transformación a la que es inducida gran parte de París a comienzos del siglo XX, cuando una zona importante de su arquitectura es demolida para dar paso a los grandes bulevares (Landínez & Ricardo, 2009).

Es así que se tiene una compleja relación entre la organización económica y el espacio funcional parte de la dinámica de la ciudad, relación que genera resignificación colectiva, social, cultural y política. La ciudad es, asimismo, un problema espacial, cultural y político. Todas las formas de asentamientos humanos, de aglomeración, han constituido esfuerzos predominantes de soluciones del crecimiento y concentración de la población (Viviescas, 1998).

En este marco económico y político, se identifica también fenómenos culturales que en las ciudades latinoamericanas ha sido permeada por una visión economicista sobre el desarrollo que las creó (Viviescas, 1997). Ello hizo mella en la construcción de la calidad de la vida en las ciudades. Desde la colonia, en toda Hispanoamérica la ciudad se funda bajo el concepto de autoridad en relación con un territorio y en perspectiva de dominar a otros grupos poblacionales (Zambrano, 1999).

La metodología de intervención en espacio público es uno de los criterios ausentes en países en vías de desarrollo, donde estas áreas muchas veces multifuncionales deben de proponer diseños que motiven su uso para el intercambio cultural donde el protagonista sea el ciudadano “[...] en muchas urbes, especialmente las situadas en países en vías de desarrollo, los espacios públicos se encuentran desdeñados, abandonados o en un estado deplorable” (Gehl, 2014).

Metodología

El estudio desarrolla la triangulación metodológica, en la cual, en un primer momento, se realizó una investigación bibliográfica sistematizada sobre el caso de estudio, en una segunda etapa se identificó los predios que delimitan el área de estudio realizando una en-

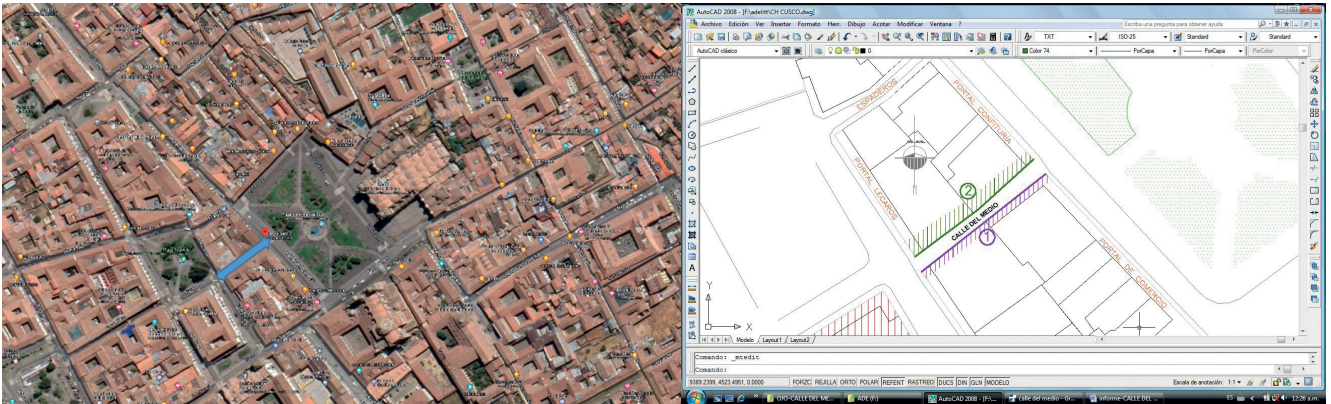


Figura 2. Ubicación de la calle del Medio en el núcleo de la ciudad, el sector 1 con elementos patrimoniales prehispánicos y el sector 2 con elementos de filiación virreinal. Google maps.

cuesta sobre los efectos de la peatonalización del espacio considerando tres categorías: social, económica y física (de movilidad) a 35 residentes entre comerciantes, propietarios y conductores de los negocios, así como a 100 transeúntes eventuales de este espacio.

La Calle del Medio y el proceso de peatonalización

Muchos urbanistas han fundamentado sus aportes en el estudio de las formas urbanas, sean estas planificadas o construidas. Jane Jacobs y Jan Gehl, en cambio, tienen en común tomar como punto de partida de sus observaciones las dinámicas y actividades que las personas desarrollan en estos entornos urbanos antes que las formas en sí mismas.

El Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005) identifica la zona como CS-CH, zona especial comercial y de servicios del centro histórico en el borde de los predios que lo conforman, y el interior de los mismos como R-CH zona especial residencial del centro histórico, reconociendo dos zonas compatibles para el área de estudio (ver Figura 2).

Sobre los primeros estudios realizados por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo [Aecid] (2003) se identificaron un total de 42 familias ocupando ambos bordes del ambiente urbano en estudio, con la siguiente descripción las cuales fueron analizadas previamente a la intervención:

Dimensión social

En los estudios previos al proyecto de intervención (Aecid, 2007) se identificaron 42 familias entre propietarios e inquilinos, los cuales tenían negocios comerciales en la zona, desarrollando la denominada vivienda productiva, en un total de 53 unidades prediales (ver Figura 3).

Como lo demuestra la tabla anterior, no se encuentran viviendas tugurizadas o hacina-das en la zona. La conducción de las viviendas corresponde en un 83 % a inquilinos, y su uso predominante el comercio-turístico, antes de la intervención y peatonalización de la vía (ver Figura 4).

Dimensión económica

Sobre el uso de suelo, este ha ido evolucionando y teniendo usos compatibles, por ejemplo, el Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005) registra un total de 15 unidades prediales de las cuales el 66.6 % tienen uso comercial destinado al turismo y un total de cinco unidades prediales con uso de vivienda.



Figura 4. Calle del Medio, calzada de uso vehicular, uso de suelo predominante de vivienda. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2003

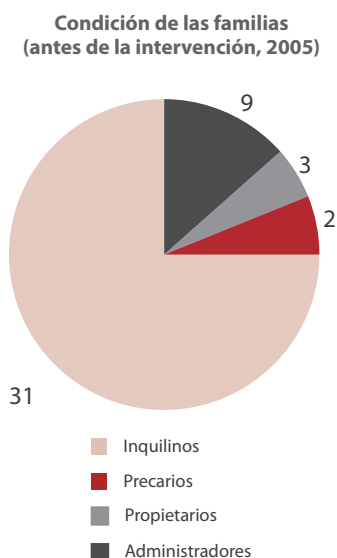


Figura 3. Condición de las familias (antes de la intervención, 2005). Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo- Municipalidad el Cusco (2005).

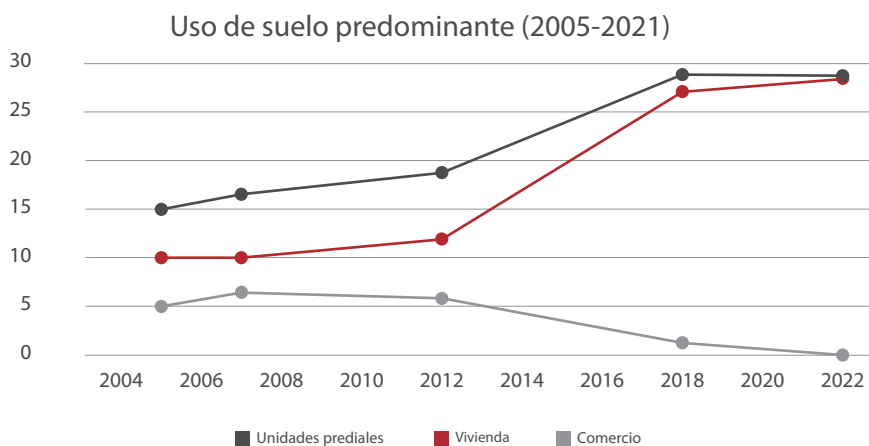


Figura 5. Porcentaje de unidades prediales por uso de suelo predominante (2005-2021). Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo- Municipalidad el Cusco (2005).

Previo a la intervención (Aecid, 2007) se registraba una subdivisión precaria haciendo un total de 16 unidades prediales y manteniendo el porcentaje de 66.6 % con uso comercial, mas las viviendas presentan un uso mixto (ver Figura 5).

Sobre el tipo de uso, se ve ocupación con fines exclusivamente turísticos con datos proporcionados desde el Plan Maestro 2005 hasta el Plan Maestro 2018, observándose el incremento paulatino de los servicios turísticos y venta de artesanías en los últimos años, los mismos que hace se encuentran situados en los lotes matrices subdivididos para conseguir tal uso (ver Figura 6).

Por otro lado, el ambiente urbano y alrededores, debido al alto grado de concentración de actividades públicas y privadas, representa un espacio de paso y destino obligado en el sistema de movilidad, ya sea mediante el uso del transporte motorizado en

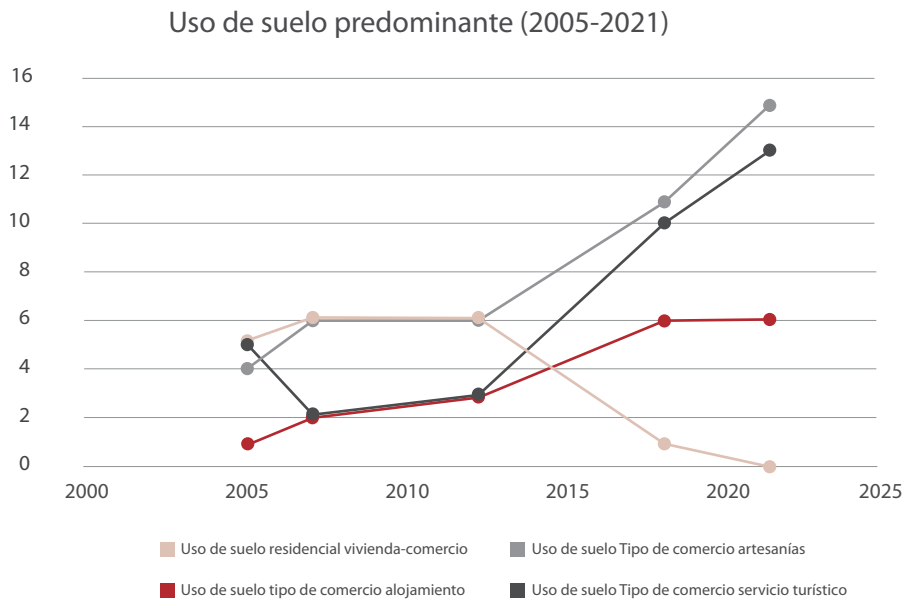


Figura 6. Porcentaje de unidades prediales por tipo de uso de suelo predominante (2005-2021). Gerencia de Desarrollo Económico. Municipalidad el Cusco (2005-2022)

Demanda de viajes al CHC	Cantidad total	Modo caminata (30%)	modo transporte motorizado (70%)
2012	168.423	50.948	117.475
2020	257.605	77.926	179.679

Generación y atracción de viajes PDU al 2023.

sus diversos modos o a través de caminatas, hecho que genera congestión si se toma en cuenta la cantidad de desplazamientos (ver Tabla 1 y Figura 7).

Dimensión física

Luego del terremoto del año 1950, la precariedad y pobreza en la que se encontraba la ciudad del Cusco se hicieron evidentes, poniendo sobre el tapete el debate alrededor de cuál sería el camino que debería seguirse para alcanzar los paradigmas desarrollistas de la época (Alfaro, 2018).

La Calle del Medio presentaba reformas y modificaciones realizadas posteriores al terremoto de 1950, que con una visión de “modernidad” se procedió a intervenir los ambientes urbanos con las nuevas ideas desarrollistas para la ciudad, ensanchamiento de vías, responder a los requerimientos del nuevo usuario: el vehículo motorizado.

El nombre de este ambiente urbano surge desde la fundación española de la ciudad, como producto de la segmentación de la antigua plaza Haucaypata (Plaza de Armas). Se ubica en el núcleo del centro histórico, siendo su orientación de sureste, estando limitada por el noroeste con la Plaza de Armas, por el suroeste con la intersección de las viviendas y establecimientos comerciales es un eje articulador vial de dos plazas representativas de la ciudad (Plaza de Armas y Plaza Regocijo). Con una longitud de



Figura 7. El Cusco después del terremoto de 1650. La pintura muestra los la calle del Medio como espacio de comunicación entre la Plaza Mayor y la Plaza de Cusipata. Registro de la investigación.



Figura 8. Calle del Medio 2003 de acceso vehicular predominante y la calle en la actualidad 2020. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2003.

Tabla 2. Dimensiones y peso permitido de vehículos en el Centro Histórico.

Condición	Peso bruto máximo (kg.)	Largo máximo (m.)	Ancho máximo (m.)	Alto máximo (m.)
CHC (AE-I)	6000	7.5	2.3	2.9
Transporte urbano público (AE-II)	7500	8.5	2.3	3.3

Municipalidad Provincial del Cusco, 2005.

54.94 m y un área de 316.684 m² hasta el año 2009 fue uno de los espacios de mayor demanda vehicular conjuntamente con la Calle Espaderos, Plateros, la cuesta del Almirante y la Calle Triunfo.

La superficie de rodadura corresponde a un adoquinado de 3.05 m de calzada y un aproximado de 1.00 m en las veredas laterales, no cuenta con canales de evacuación de aguas pluviales, ni estudio arqueológico dada la cercanía al espacio patrimonial configurado por la Plaza Mayor (ver Figura 8 y Tabla 2).

La recuperación del espacio público para el ciudadano

Las ciudades y las áreas urbanas pueden proveer el escenario para ciertas actividades específicas. La cuestión de la peatonalización en los centros urbanos está directamente relacionada con la pérdida de espacio de los autos, la creación de carriles exclusivos para bicicletas y nuevos espacios urbanos para el peatón (Stang, 2014).

En sitios turísticos, donde las prioridades son el consumo y el disfrute del tiempo libre, los usuarios son alentados a pasear y a permanecer. En ciudades tradicionales como Venecia, las personas entran en contacto con una vida urbana compleja y versátil, donde las condiciones son óptimas tanto para caminar como para detenerse y quedarse en ciertos lugares.

Si bien el tránsito peatonal ha sido siempre un factor preponderante de las calles de Manhattan, Nueva York, en 2007 se lanzó un ambicioso plan para alentar una mayor versatilidad de la vida urbana. La idea era ofrecer mejores opciones para el ocio y la recreación, una forma de complementar la gran vida peatonal que ya existía. Las veredas ensanchadas sobre la calle Broadway, por ejemplo, fueron aprovechadas para colocar sillas de café y bancos para los transeúntes, mientras que, en Madison Square, Herald Square y Times Square se establecieron zonas libres de automóviles con numerosos espacios para peatones (Departamento de transporte del estado de Nueva York, 2015, p. 12).

Esta forma de intervención urbanística cerrando espacios centrales, iniciada en los años 20 del siglo pasado en algunas ciudades de Estados Unidos, fue rápidamente imitada por ciudades europeas como Essen y Colonia, en Alemania, o Copenhague, Lyon, Melbourne y otras ciudades, grandes y pequeñas, que en las últimas décadas han mejorado significativamente las condiciones para el desarrollo de la vida urbana, como se detalla en los trabajos recopilados por Jan Gehl en la obra *La humanización del espacio urbano*.

La vida social entre los edificios. En todos estos casos, estas nuevas oportunidades fueron aprovechadas de inmediato y han enriquecido la vida urbana, volviéndola más multifacética (Gehl, 2014, p. 56).

En relación con España, varias investigaciones tienen como objetivo temas como la reapropiación transitoria del espacio, acción en la cual se promueve el liderazgo de los gobiernos locales en la formulación y ejecución de políticas orientadas al fortalecimiento del proceso de descentralización en materia de gestión del espacio público y, con ello, dar un paso adelante hacia la gobernanza urbana y la seguridad ciudadana, basada en el derecho a la ciudad como pilar de la cohesión social y la mejora de calidad de vida (Montes Ruiz, 2013, p. 28).

Los estudios de Delgado (2006) sobre flujos peatonales en centros históricos de Portugal y España han focalizado la problemática compartida en varios centros históricos europeos desde una perspectiva socioantropológica, haciendo ineludible la visión humanista del espacio.

Por otro lado, Del Campo (2009) ha orientado sus investigaciones a identificar qué tipos de sociabilidad han sido generados y se producen en los nuevos espacios peatonalizados de dos centros históricos andaluces (Sevilla y Málaga), centrándose el análisis en aspectos como actores, transeúntes, estables, tradentes, residentes, así como los tipos de actividades sociales atendiendo diferentes variables como la naturaleza social, económica, política, festiva, etc. La regularidad u ocasionalidad, el uso individual o lectivo del espacio, los cuales fueron tomados por la investigación para realizar las encuestas referidas al uso del espacio postintervención urbana y peatonalización de la Calle del Medio en Cusco.

En Latinoamérica, tenemos ejemplos significativos en Oaxaca de Juárez, México D. F., y Bogotá en Colombia.

Los espacios públicos son los diferentes lugares donde la manifestación física máxima del ser humano, como ser colectivo (la ciudad), se expresa y muestra. El contenido y lenguaje (escena urbana) de estos ambientes se construye y modifica permanentemente, pero deja entender manifestaciones de épocas que aquellos albergaron. Los ambientes urbanos unen lo parti-

cular y lo integran a la ciudad, por medio de diferentes espacios que hoy entendemos como espacios públicos (Alfaro, 2018, p. 71).

La habitabilidad en estas ciudades es punto de inicio de una discusión muy actual que se refiere específicamente a los problemas del tráfico y cómo los ruidos, humo, vibración, velocidad, suciedad e intrusión visual afectan tanto a la ciudad como a sus habitantes, que hasta antes de la intervención y recuperación como espacio peatonal de la Calle del Medio no se tenía antecedentes prácticos, solo un conjunto de buenas voluntades, manifestando así que la administración hacia el peatón y con sus espacios peatonales tenían muy poco valor en la ciudad moderna.

Una de las primeras y más influyentes reflexiones teóricas sobre las áreas peatonales se encontraban en el Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005), vigente al momento de iniciar el proceso de peatonalización en la calle cuestión de estudio, el cual se complementaba con la propuesta de categorías de espacios públicos de la ciudad antigua y su carácter en beneficio de la accesibilidad, la movilidad, la conservación y el medio ambiente; todo ello a favor del usuario.

La consideración peatonal, como cualidad, va asociada a dos de las actividades y acciones que se realizan con esa calificación y que conciernen al transeúnte: el desplazamiento y el espacio público. La idea de peatonalización se encuentra relacionada con el hecho de crear nuevas zonas para ser recorridas a pie por parte de los ciudadanos, transformando espacios urbanos mediante su modificación en áreas exclusivas para los viandantes, algunas veces a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos (Borja & Muxí, 2003).

Bajo este parámetro también se pueden incluir aquellos espacios urbanos que, si bien alguna vez tuvieron funcionalidad peatonal, con el paso del tiempo fueron parte de las transformaciones urbanas de la ciudad, convirtiéndose en espacios vehiculares, nodos viales, etc.

La recuperación del centro histórico organizó un conjunto de estrategias que complementaban la gestión normativa, administrativa, física del espacio y como eje transversal la participación ciudadana, tanto en la recuperación de viviendas como en la revitalización de ambientes urbanos y el fortalecimiento institucional de la Municipalidad Provincial del Cusco, se convirtió en una de las experiencias contemporáneas de trabajo con mayor cobertura e influencia en la gestión del espacio patrimonial en el Perú (Alfaro, 2018).

La Calle del Medio, como primera propuesta de recuperación espacial para el habitante, se convirtió en una estrega tangible para el inicio del proceso de peatonalización del centro de la ciudad de Cusco.

Uno de los primeros documentos de gestión para la ciudad histórica del Cusco recoge políticas de acceso restringido a los vehículos, que para el año 1999 era considerada una propuesta compleja, dada la importancia del vehículo, y hasta la actualidad una medida muy debatible en la ciudad histórica (Aecid, 2003). Según el Instituto de Investigaciones Etnoarqueológicas de Cusco, no hay condiciones favorables para la peatonización en el centro histórico porque no existen vías alternas para el tránsito. La topografía es distinta a la de las grandes ciudades extranjeras, lo cual hace que sea imposible llevar a cabo un proceso de peatonización (Concha, 2018). Para los vecinos del centro histórico, el principal reto de las políticas urbanas es crear condiciones adecuadas para revalorar, conservar y preservar el patrimonio cultural, perspectiva que comparten con los funcionarios de la municipalidad (Concha, 2018).

Durante el proceso de análisis se identificaron tres etapas de intervención que dieron como resultado la primera vía peatonalizada de la ciudad.

Tabla 3. Normativa que contiene programas orientados al proceso de peatonalización en el centro de la ciudad.

Año	Normativa local	Institución que implementa
1999-2005	Plan de Rehabilitación Integral de la ciudad del Cusco	MPC-AECID
2000	Plan director de la ciudad de Cusco y esquema de acondicionamiento Territorial	MPC
2005-2017	Plan Maestro el Centro Histórico de Cusco	MPC
2006-2011	Plan de Desarrollo Urbano y Plan de Acondicionamiento Territorial	MPC
2006-2011	Plan Urbano del distrito de Cusco	MPC
2013-2023	Plan de Desarrollo Urbano Cusco 2013-2023	MPC
2016-2026	Plan Metropolitano de la ciudad de Cusco	MPC
2018-2028	Actualización del Plan Maestro el Centro Histórico de Cusco	MPC

Municipalidad Provincial del Cusco, 2018.

Se ha registrado normas que han ido complementando la gestión del centro histórico de la ciudad, todas ellas con una orientación de mejora de la condición física del espacio. Las que se detallan a continuación responden a una aprobación cronológica (ver Tabla 3).

Estos instrumentos de gestión fueron debidamente aprobados según las instancias normativas que correspondían. Los planes maestros del 2005 y 2018 tienen entre sus propuestas el eje de movilidad y accesibilidad, que se basa en el estudio de las principales vías del núcleo de la ciudad.

Entre 1950 y el año 2000, se implementaron varios planes de desarrollo para la ciudad del Cusco, así como programas de renovación urbana para la recuperación de su centro histórico. Estos planes debieron ejecutarse y evaluarse periódicamente para validar los criterios aplicados, pero aparentemente estos análisis no se efectuaron; es más, diríase que los propios planes no lograron llevarse a la realidad (Quispe, 2015, p. 57).

El Plan 2005 aportó con la adopción de políticas de desconcentración de actividades del centro histórico, en especial de aquellas que invadían el espacio público de manera informal generando concentración de personas e inseguridad (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005, p. 38).

Intervención urbana y articulación espacial

La calle en estudio modificó su configuración espacial al flujo vehicular, posterior al terremoto de 1950, teniendo como característica el acceso vehicular, por lo cual transformó la pendiente de la calzada, además de una vereda sin condiciones físicas-espaciales para el tránsito peatonal.

Esta categorización privilegió el uso del automóvil frente al peatón, segregando al ciudadano (viandante) del uso de este acceso, impidiéndole además el necesario disfrute perceptual del entorno contextual histórico y físico, como de las múltiples posibilidades de interrelación humana, constituyéndose así en uno de los principales problemas del centro histórico.

La calle poseía diversos tipos de texturas en los pisos: losetas regulares colocadas a 45° en las aceras, losetas grandes en el corredor o arquería, losetas irregulares en las esquinas hacia la Plaza de Armas y adoquines de piedra en las calzadas (Aecid, 2007).



Figura 9. Intervención peatonal a la calle Márquez, de vía vehicular (2000) a vía peatonal (2006). Gerencia de Centro Histórico de la Municipalidad del Cusco.

La alta concentración de actividades económicas y equipamiento urbano en el centro histórico del Cusco hacen que este espacio de aproximadamente 15,000 habitantes reciba diariamente más de 120,000 habitantes de población flotante (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005) entre estudiantes, trabajadores formales e informales y visitantes nacionales y extranjeros, junto con todo el abastecimiento necesario para el desarrollo de sus actividades. Los medios de transporte utilizados estuvieron cuantificados con alrededor de 1,000 unidades de transporte público masivo, aproximadamente 6,500 taxis, buses de turismo, unidades de abastecimiento y servicios, y buena parte de los cerca de 20,000 vehículos particulares con que cuenta la ciudad del Cusco (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005). Esta cantidad de vehículos circula por una red vial que, en la mayor parte, corresponde a la ciudad virreinal estructurada sobre parte de la traza inca, modificada parcialmente por el ensanchamiento y apertura de algunas calles luego del terremoto de 1950.

La Calle del Medio, con diferente sección y topografía, soportó la demanda vehicular de más de 6,500 vehículos privados por día, con tonelajes que excedían de las 6 toneladas, pese a existir restricciones normativas al respecto (Aecid, 2007).

Su configuración dificultaba la circulación peatonal, consecuentemente ponía en peligro la integridad de los transeúntes y generaba un alto grado de contaminación ambiental y sonora, micro - vibraciones, congestionamiento y saturación de vías, con el consiguiente deterioro del espacio urbano, del patrimonio edificado y de la calidad de vida de sus habitantes mediatos y los eventuales que hacían uso de este espacio. (Aecid, 2007, p. 9)



Figura 10. Intervención peatonal de la calle Triunfo. 2007.

Frente a esta problemática se planteó implementación del eje temático 5, referido a la accesibilidad y movilidad, con el programa denominado “Cusco peatonal” del Plan Maestro del Centro Histórico (2005), en la cual se programó la intervención y recuperación como vía peatonal de la Calle del Medio (ver Figuras 9 y 10).

La intervención urbana realizada el año 2009 tuvo una orientación de recuperación de espacio público y de las relaciones sociales del entorno, como un espacio de relación y de identificación, de contacto físico entre las personas, de animación urbana, y muy a menudo de expresión comunitaria (Thompson, 1998). Al vincular las categorías anteriormente analizadas se obtiene lo siguiente:

Dimensión socioeconómica

Luego de realizar la encuesta de percepción social, después de más de una década de realizada la intervención en el espacio urbano Calle del Medio, se tienen las siguientes percepciones a nivel social (ver Figura 11 y Tabla 4).

Se ve comparativamente un incremento en el número de propietarios, tres veces más de lo censado el año 2005 antes de la intervención de la calle; los inquilinos han disminuido en un 2 % en relación con los datos del 2005 y no se tiene habi-

Condición de las familias (después de la intervención, 2021)

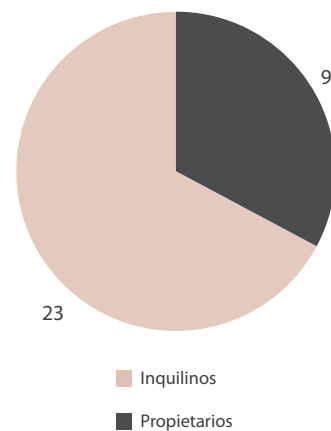


Figura 11. Condición de las familias (después de la intervención), 2021.

Tabla 4. Saneamiento legal de propiedades, antes y después de la intervención.

Condición	Dimensión Socio-económica	
	Antes (2005)	Después (2021)
Propietarios	3 (6%)	9 (28%)
Inquilinos	39 (74%)	23 (72%)
Administradores	9 (17%)	0 (0%)
Precarios	2 (4%)	0 (0%)
Total	53 (100%)	32 (100%)

tantes precarios en la zona de estudio. El dato más alarmante es el relacionado con el número de familias, donde se ve una disminución de 21 familias en más de 10 años de intervenido el espacio. Es preciso aclarar que los datos corresponden al año de reactivación económica posterior al estado de emergencia sanitaria (ver Figuras 12 y 13).

Si bien el control en los espacios públicos es una condición de calidad de los mismos (Borja & Muxí, 2003), el problema reside en los tipos de control y en quién los detenta. Los controles son formales cuando la propia vecindad declina el control de sus espacios públicos en favor de la seguridad privada. Ese es el caso de los fraccionamientos cerrados y las grandes plazas comerciales. Estas nuevas formas substituyen las formas tradicionales de control informal (natural) y con ello reducen las ocasiones de acción comunitaria entre los individuos de la comunidad (De LaTorre, 2015).

Dimensión física

En esta dimensión también hay que añadir el diseño, la construcción y la instalación de elementos que aporten al control del tráfico vehicular, como bolardos retráctiles, abatibles, cámaras de vigilancia y señalización, que permiten el acceso únicamente a los peatones. Por otra parte, este tipo de intervenciones posibilita la implementación de nuevo mobiliario urbano como bancos, luminaria y jardineras, que estén en relación con la escala peatonal. En ocasiones, la segunda fase es aprovechada por el ayuntamiento para desarrollar procesos complementarios como la reparación de infraestructura ubicada en el subsuelo, reparar zonas comunes y fachadas de edificios. Todo está permitido siempre y cuando el sector mejore, incluso yendo más allá del simple hecho de tener una nueva calle peatonal.

El Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005), como documento normativo vigente para el año 2006, año en el cual se elaboró el expediente de intervención, consideraba el Programa de movilidad y accesibilidad integral, bajo la visión de que “[...] el centro histórico, cuenta con un sistema de movilidad y accesibilidad eficiente y de calidad que privilegia al peatón y a la persona con discapacidad” (2005, p. 117).

El proyecto de intervención para la recuperación de la vía peatonal tuvo los siguientes objetivos principales (Aecid, 2007) (ver Figura 14):

- Contar con sistemas eficientes de movilidad y accesibilidad adecuados a las características del centro histórico
- Lograr un uso y tratamiento preferentemente peatonal del espacio público, con especial atención a personas discapacitadas, niños y adultos mayores



Figura 12. Actividades ciudadanas que se desarrollan en la calle peatonalizada, 2022.

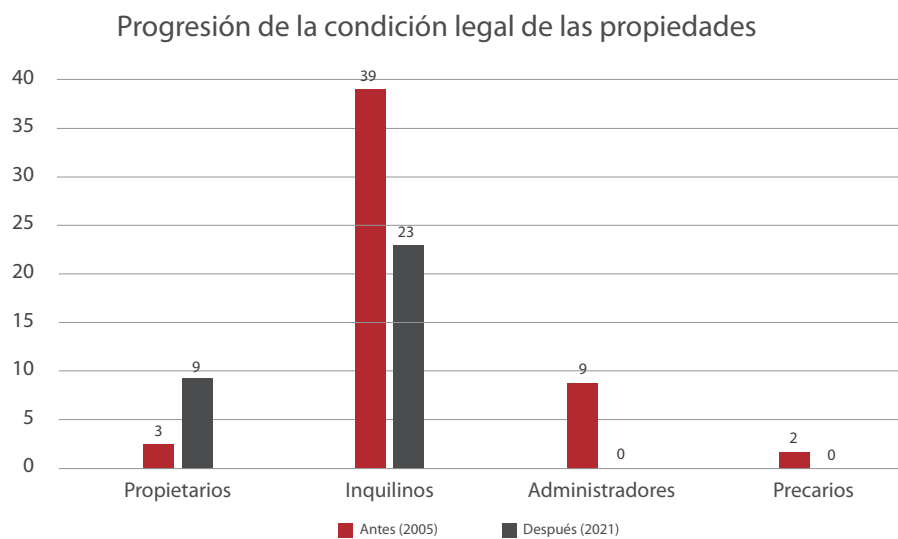


Figura 13. Progresión de la condición legal de las propiedades.

Modos de transporte identificados (2007)

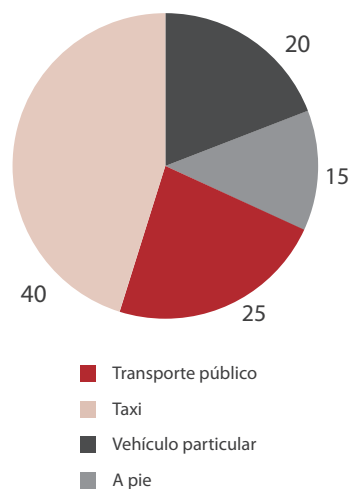


Figura 14. Modos de transporte identificados (2007)

- Elevación de la calzada de circulación vehicular a nivel de las aceras y realizando el cambio del piso con laja de piedra irregular en paños cuadrados delimitados por losetas cuadradas
- Colocación de mobiliario como bancas y pastorales de iluminación ornamentales
- Implementación de un visor de vidrio por el cual se pueda apreciar la canalización
- Colocación de un mural informativo explicando la historia e importación de la canalización desde sus orígenes prehispánicos
- Construcción de un sistema de poliductos, así como ubicación de cajas de paso para cada uno de los inmuebles de dicha calle, a fin de permitir el paso de las instalaciones y servicios, liberándose el cableado aéreo
- Implementación de un sistema de evacuación de aguas pluviales
- Tratamiento de las fachadas de los inmuebles de la Calle del Medio, pintado de muro y carpintería, colocado de avisaje comercial autorizado

Como organización del sistema de movilidad y accesibilidad para el centro histórico con sujeción a las características y capacidad de soporte (cantidad, tamaño y peso vehicular) de las vías, y al uso preferente del espacio público por parte del peatón y las personas con discapacidad. Mayor regulación del transporte público masivo y turístico, y vehículos menores, en rutas, en restricciones de uso de acuerdo con las características de las vías, y en cuanto a características físicas de los vehículos con respecto al diseño formal, funcionalidad y utilización de energía no contaminante.

Dichas acciones se vieron reflejadas en varias intervenciones urbanas; la Calle del Medio fue la primera en peatonalizarse. El año 2018 entró en vigencia el actual plan que mantiene en sus categorías las vías arteriales, colectoras a nivel distrital, así como las preferentemente peatonales con restricción vehicular, las vías con tolerancia vehicular, las de uso mixto y las exclusivamente peatonales. Lo interesante es la propuesta de anillo vial a la cual desembocan el resto de vías para descongestionar el núcleo histórico.

Un componente físico importante fueron los elementos de urbanización como pavimentos en laja de piedra irregular, el mural que narra los hallazgos arqueológicos encontrados en la vía y que describe la historia del proceso de peatonalización de la misma, que, además, es parte importante de la sensibilización de los transeúntes y de una ciudad amigable.

Por otro lado, se consideró la propuesta de marcar un hito mediante una cruz pétrea como recurso significativo para que se mantenga en el espacio las tradiciones del lugar; en mayo se festeja la velación de la cruz y la calle cumple una función social y cultural importante en estas fechas.

El pavimento utilizado es de laja de piedra irregular; se tienen sumideros pétreos para el discurrir de aguas pluviales. La señalización es uno de los grandes aportes, además se ve complementada con un mural que narra el proceso evolutivo de la calle en función al desarrollo del agregado urbano, por lo que es un medio de comunicación histórico relevante para la ciudadanía y los transeúntes eventuales. La iluminación y el posicionamiento de cámaras de seguridad brindan un espacio más confiable para el tránsito durante el día y la noche (ver Figura 15).

Percepción ciudadana del ambiente peatonalizado

De un total de 100 encuestas a transeúntes de este espacio se consultaron sobre las tres dimensiones trabajadas en la investigación.



Encuesta de percepción sobre el espacio peatonalizado a transeúntes

El gráfico (ver Figura 16) refleja la percepción que tienen los transeúntes con respecto al ambiente peatonalizado; en cuanto al componente físico, el 56 % considera que hubo intervenciones y mejoras internas y externas de los inmuebles, así como mejora del ornato de la calle, la seguridad, la iluminación, la accesibilidad y el disfrute del espacio ciudadano. Respecto del componente económico, el 55 % de los transeúntes considera que los cambios fueron considerables en función al aumento del comercio formal e informal de la zona; hubo cambios de rubro y giro en la prestación de negocios a servicios turístico, mejorando el comercio en la zona. En lo referente al componente social, para el 56 % de los transeúntes se ha mejorado las interrelaciones entre los pobladores, se han organizado vecinalmente, manteniendo las costumbres y tradiciones vecinales.

Reflexiones finales

La consideración de peatonal como cualidad va asociada a dos de las actividades y acciones que se realizan con esa calificación y que conciernen al transeúnte: el desplazamiento y el espacio público. Sobre el desplazamiento, se ha demostrado que la calle, después de la intervención peatonal, ha tenido mayores cambios orientados al uso de suelo desde el 2006 al 2022; se ve como uso predominante el comercial con actividades turísticas.

El espacio público se ha analizado desde tres dimensiones: económica, física y social, con uso más frecuente del espacio que, por su ubicación central, no solo acoge a transeúntes eventuales como turistas sino también a ciudadanos que son parte de

Figura 15. Hitos urbanos como parte de la escena de la calle. Mural de hallazgos arqueológicos e interpretación de la ciudad inka. Velación de la cruz como tradición de la ciudad de Cusco expresada en la calle del Medio.

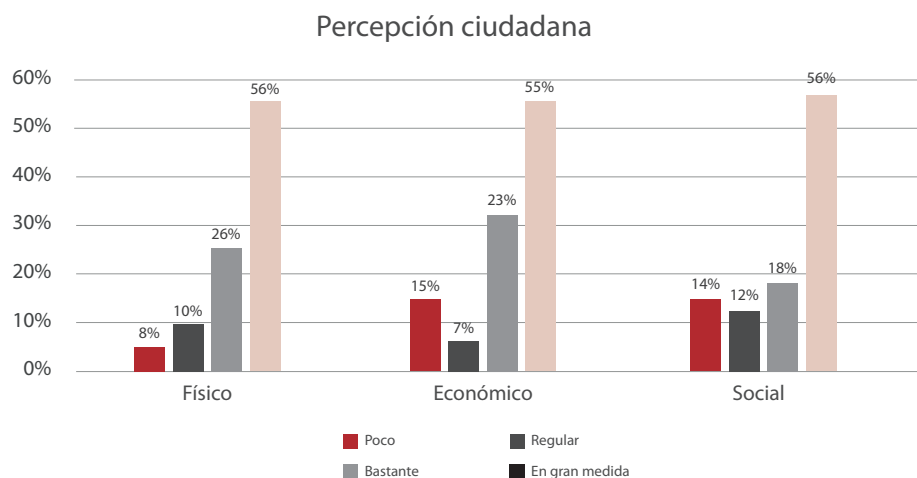


Figura 16. Percepción ciudadana en función a las variables físico construido, económico y social.

los negocios en los locales que conforman la calle, así como a aquellos que realizan actividades tradicionales y costumbristas.

En este orden de ideas, los lugares por donde se transita son aquellos donde se producen las relaciones personales y la interacción social, además de disfrutar del aire libre y del medio ambiente. El desplazamiento peatonal en el escenario transformado por la dimensión física de la intervención, que a partir de elementos de urbanización como el cambio de pavimento por lajas de piedra, la señalética explicativa de los hallazgos arqueológicos de la calle y la cruz pétrea parte de las tradiciones del lugar, han contribuido a fomentar las relaciones humanas y, como expone la periodista activista Jane Jacobs en uno de sus libros,

No te encuentras a personas cuando vas conduciendo, ni tampoco a menudo en el autobús o en el tranvía. Es andando cuando ves la cara y la estatura de las personas y cuando te encuentras y tratas con ellas. Esta es la forma más común en que se produce la socialización y el disfrute colectivo de la vida diaria. Y es andando cuando uno puede relacionarse más íntimamente con el entorno urbano; con las tiendas, las casas, el entorno natural, y con la gente. (Jacobs, 1992, p. 348)

En este espacio intervenido se producen las relaciones humanas, además de las otras acciones directamente relacionadas con el peatón, como es el hecho de caminar, de entender la ciudad, etc., proporcionado un contacto directo con la historia, y el medio urbano.

Esta experiencia fue la primera realizada en la ciudad de Cusco y dio inicio a la posterior intervención de la Calle Marqués y la Plazoleta Ladislao Espinar como vías peatonales, y a las vías con preferencia peatonal de la calle Santa Clara y Suntuturwasi, que en la actualidad contribuyen a la mejora de la calidad ambiental y social.

La vía ha contribuido a las mejoras económicas de los propietarios de los inmuebles que la limitan, así como a la interacción social y las manifestaciones culturales importantes; además, se han reducido las microvibraciones en esta zona.

Asimismo, el cierre a la transitabilidad vehicular ha humanizado el espacio para beneficio de la ciudad, conservando sus funciones y su espíritu arquitectónico: las proporciones, la percepción de los espacios, la sorpresa de mirar detrás de una esquina, las vistas de las fachadas y las calles adquirieron una escala corporal, las señales de la ciudad,

además de las torres, frontis y monumentos, son ahora tramos de calle destacados, donde puede ocurrir algo atractivo.

Para dar continuidad a las actuaciones, los grupos de calles o plazas estaban vinculados entre sí de forma que después de las primeras calles intervenidas, Calle del Medio, Calle Marqués, Plazoleta Ladislao Espinar, se continuaba con trabajos en las edificaciones del entorno para fortalecer la participación de la ciudadanía de manera organizada.

El protagonista de este tipo de espacios, el peatón, empieza a tener una mayor consideración y valoración del espacio urbano, hecho que se ve complementado con el uso de señalética histórica y narrativa del proceso evolutivo de la calle y de su importancia frente al desarrollo de la ciudad, proporcionando personalidad al lugar. En este proceso de humanización de la ciudad se consigue detener su despoblamiento y el centro adquiere la consideración de lugar importante y atractivo (Wiedenhoeft, 1981).

Esta experiencia formó parte de una estrategia planteada para disminuir el tráfico vehicular del centro y la apropiación espacial del ciudadano, restringiéndose a actuaciones aisladas de la política sobre las mejoras en el centro de la ciudad de manera integral. El análisis de los datos reportados nos marca una ocupación dedicada al comercio, lo cual nos abre la posibilidad de seguir investigando para poder identificar si es un efecto colateral y de qué condicionantes complejas estaría conformado.

Referencias

- Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. (2003). Estudio de las manzanas del Área de Estructuración I. Registro fotográfico por manzanas.
- Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. (2007). *Programa Movilidad y Accesibilidad: Cusco Petonal*.
- Alfaro, C. (2018). Estudio de la influencia de los programas de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el desarrollo en el ámbito del centro histórico de la ciudad del Cusco, Perú. *Estudio de la influencia de los programas de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el desarrollo en el ámbito del centro histórico de la ciudad del Cusco, Perú*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Alfaro, C., Matos, R., Beltrán-Caballero, A., Mar, R. (2014). *Urbanismo inka del Cusco. nuevas aportaciones*. Municipalidad Provincial de Cusco. Universidad Roviera i Virgili. Smith Sonian Institution.
- Alfaro, C., Sosa, D. (2019). *Gestión y ordenamiento del territorio. Normas y planes Cusco 2015-2018*.
- Bauer, B. (2000). *El espacio sagrado de los incas: el sistema de ceques del Cusco*. Centro Bartolomé de las Casas.
- Borja, J. Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa.
- Concha, C. (2018). La lucha por la ciudad: controversias en el proceso de formulación del Plan Cusco al 2025-movilidad y espacio público en una ciudad patrimonio (Cusco 2014-2018). *Revista de Ciencia política*.
- Cornejo, J. (s.f.). Huakaypata, la Plaza Mayor del viejo. *Revista Universitaria* 90-91 Año XXXV. *Revista Universitaria*.
- De La Torre, M. (2015). *Public spaces and community establishment*. *Nova scientia*.
- Delgado, M. (2006). *Tránsitos. Espacios públicos, masas corpóreas*. Barcelona, España: Anthropos.
- Del Campo, A. (2009). *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga*. Centro de estudios andaluces. Consejería de la Presidencia.
- Departamento de transporte del estado de Nueva York. (2015). *Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad*. Estado de Nueva York.

- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Gutierrez, R., De Azevedo, P., Viñuales, G., De Azevedo, E., Vallin, R. (1985). *La Casa Cusqueña*. Universidad Nacional del Nordeste.
- Hyslop, J. (1984). *The inca road system*. Ann Arbor.
- Landínez, L., & Ricardo. (2009). *La ciudad de la calidad de vida*. Pre-til.
- Monheim, R. (1980). Fussgängerbereiche und Fussgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland [Zonas peatonales y tráfico de peatones en los centros urbanos de la República Federal de Alemania].
- Montes Ruiz, A. P. (2013). *Activaciones urbanas para la apropiación del espacio público*. Costa Rica: Laboratorio de innovación urbana para la convivencia y gobernanza de la seguridad. ONU HABITAT.
- Municipalidad del Cusco, Gobierno Regional, Banco Mundial. (2018). *Plan Cusco. Movilidad y Espacios Públicos*.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2005). *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco*. Municipalidad Provincial del Cusco.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2018). *Actualización del Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028*. *Actualización del Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028*.
- Paz-Soldán, M. (1862). *Geografía del Perú* (Vol. III).
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-HABITAT). (2013). *Streets as Public Spaces and drivers of Urban Prosperity*. Nairobi.
- Quispe, E. (2015). Regeneración urbana, turismo y barrios del Centro Histórico del Cusco, patrimonio cultural de la humanidad. Análisis comparativo 1983-2005. *Devenir*, 45-72.
- Sanz, A., & Alfonso. (1998). *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos*. *Ciudades para un futuro más sostenible*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
- Sistema Nacional de Inversión Pública. (2013). *Mejoramiento de la accesibilidad peatonal y vehicular, y acondicionamiento urbano de la Av. El Sol del distrito de Cusco, provincia de Cusco - Cusco*.
- Stang, J. I. (2014). La Nueva York peatonal. Recuperación de la experiencia del espacio público. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*.
- Thompson. (1998). *Los media y la modernidad. Una teoría de los medios de comunicación*. Paidós.
- Viviescas, F. (1997). Espacio público, imaginación y planeación urbana. *Documentos Barrio Taller (Serie Ciudad y Hábitat) No.4 (La Calle - Lo ajeno, lo público y lo imaginado)*, 7-20.
- Viviescas, F. (1998). El Mundo en Urbanización: La Ciudad de Camino al Habla. *Revista de Pensamiento Crítico Contemporáneo*, 246-263.
- Zambrano, F. (1999). La ciudad: esbozo histórico. En "Pensar la ciudad. Una mirada para el próximo milenio". Cátedra Manuel Ancínar. Universidad Nacional de Colombia.