

# ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CUSCO

Gabriela Cornejo Cuba

Yesica Castañeda

## RESUMEN

El punto trascendental del análisis tomó énfasis en la morfología del Centro Histórico de la ciudad de Cusco, como núcleo urbano con función articuladora de la red vial urbana, para llegar a una conclusión teórica dada por estudios y propuestas formuladas en otros países y, a partir de ellos, tomar una posición frente a la actual problemática de congestión vehicular en el Centro Histórico de Cusco.

**Palabras Clave:** Centro Histórico, morfología, sistema de transporte, congestión vehicular, vías, red urbana.

## ABSTRACT

The transcendental point of the analysis focuses on the morphology of the historic center of the city of Cusco as an urban nucleus with the articulating function of the urban road network, to arrive at a theoretical conclusion given by studies and proposals formulated in other countries and from them a position in front of the current problem of vehicular congestion in the historic center of Cusco.

## INTRODUCCIÓN

En la actualidad la ciudad del Cusco ha crecido exponencialmente tanto en volumen de población como en los servicios que necesita. Uno de los servicios afectados por este crecimiento es el de movilidad, pues el crecimiento automotor que experimenta la ciudad de Cusco no fue planeado ancestralmente, sino se dio como solución a la demanda vehicular, lo cual trajo problemas en la calidad de vida del peatón, y aun mayor en el patrimonio histórico edificado. Para esto se realizó una descripción morfológica del Centro Histórico del Cusco, con la finalidad de entender los problemas actuales de congestión y llegar a una conclusión teórica que pueda mejorar su funcionamiento dentro de la ciudad.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Para el análisis y descripción se utilizaron estadísticas de origen y destino, hechas el año 2012.

## RESULTADOS

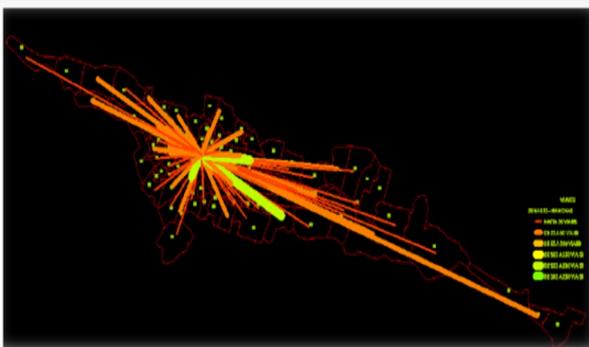
1. La morfología del Cusco expresa una jerarquización funcional, es decir, una centralización donde los principales ejes viales inician y terminan en el centro de la ciudad, en este caso el Centro Histórico.
2. El sistema vial responde al modelo geométrico lineal, con transversalidades que coinciden con la geografía de los cerros, ellos encierran el valle en un típico modelo en "espina", con intervalos de transversalidades de varios kilómetros.
3. La infraestructura del Centro Histórico, originalmente, fue proyectada para atender actividades residenciales y de servicios menores, pero actualmente es foco principal de otras actividades como comerciales y de diversión.

4. El Centro Histórico, como gran atractor, genera un total de 117 648 viajes diarios externos y en todos los modos de transporte. Donde el 50% de los viajes se realizan a pie, 35% en transporte público, el uso de taxi con un 9% es superior al del vehículo particular (3%). La saturación vehicular en el Centro Histórico hace que los viajes tengan velocidades comparables a las velocidades del peatón de 4 km/ h.

## DISCUSIÓN

1. Ubicado en un valle alargado, Cusco se encuentra rodeado por una cadena de montañas. Tiene una marcada excentricidad, por la fuerte atracción de viajes hacia su zona oeste (Centro Histórico); es ahí donde se congrega la mayor cantidad de actividad de hotelería y comercio. Desde la zona conocida como Tica Tica hasta el sector de Angostura, Cusco crece a lo largo de 17.5 Km. Su anchura es irregular y la zona que ocupa el mayor ensanche de la ciudad es el Centro Histórico, que llega a los 4.2 Km de ancho y que se angosta (0.9 Km) hacia el sureste. Entonces podemos decir que es un modelo casi puro de ciudad lineal, "comprimida" entre zonas montañosas que solo permiten ensanches muy limitados en algunos tramos.
2. La infraestructura urbana de la ciudad, por su componente unidimensional, provoca una orientación de las principales avenidas y calles en forma longitudinal al valle. Esta conformación hace que los barrios más distantes al centro, principalmente en la zona sureste, prioricen la infraestructura vial en ese sentido, omitiendo la implementación de vías transversales necesarias para la articulación de la ciudad.

3. En su configuración vial urbana se tiene el Centro Histórico, la ciudad antigua, las zonas de expansión y crecimiento, y la ciudad moderna. El funcionamiento en el Centro Histórico obedece al trazo estrecho y rígido, con pocos cambios en su trama original de calles angostas e irregulares de fuertes pendientes con estacionamientos casi nulos. El Centro Histórico nunca tuvo en sus planes albergar una desmedida carga vehicular como la que muestra actualmente. Algunos estudios, como la elaboración por la Corporación de Ingenieros en Transporte (2012) señala que, la capacidad máxima de transporte público que necesita la ciudad es de mil unidades; sin embargo, este se excede en 5 mil unidades de transporte público, sin contar otras unidades como particulares y taxis de turismo y de carga.
4. Se demostró que es mayor el número de vehículos que circulan en la ciudad. Este estudio indica que de la flota que entra y sale del Centro Histórico el 59.07% tienen placas inscritas en la ciudad, pero el 40.93% son placas inscritas en otras regiones, por lo tanto, la flota que circula en Cusco supera los 70 mil vehículos. Esto es alarmante, pues ajeno a la dinámica estructural de las calles cusqueñas, el vehículo ha tomado posesión del escenario principal de la región.



FUENTE: ESTUDIOS DE ORIGEN Y DESTINO 2012

Esto ha obligado, incluso a modificar algunas calles, desconectando espacios de interacción e interrumpiendo el propósito original de las vías ancestrales. De ahí es que, se ha da paso a un tránsito vehicular caótico que vio fácil la explotación de un mercado turístico y comercial, que se aglomera en el centro monumental sin devolver nada positivo a cambio.

La movilidad urbana se da principalmente por trabajo y la formación profesional haciendo un 70% de los desplazamientos. En el Centro Histórico, donde existe una gran clase media, las familias priorizan los estudios que motivan el grueso de viajes urbano (41 %) seguido por la zona de piso del valle (29%).

Dentro de las motivaciones de movilidad tenemos un 40% por trabajo, 26% estudios, 20% ocio, y 14% compras (Estadística de origen y destino, 2012).

## CONCLUSIÓN

Entendemos que la configuración urbana de nuestra ciudad lineal, amerita un repensar en la vías y su funcionamiento como la propuesta por las tesis de la Escuela Profesional de Ingeniería Civil: “Evaluando el flujo vehicular, los niveles de servicio, de infraestructura vial y re direccionando los sentidos de las avenidas y sus afluentes se optimizara la problemática actual de congestión, concluyendo que una correcta semaforización y señalización optimiza grandemente el congestiónamiento entre estas avenidas”

Esto lo aplicamos al caso del Centro Histórico con una buena distribución de los tiempos de semaforización y una correcta señalización, para optimizar los niveles de servicio incrementando las condiciones de circulación del flujo vehicular. Pues, entendemos que la demanda es alta y el vehículo es parte de la vida de los ciudadanos, en especial de la zona de ladera; ya que, por su topografía empinada, necesita el ingreso de vehículos de transporte público, pues es accesible para los habitantes de estas zonas.

## REFERENCIAS

Fernández, D. (2003). *El sistema de transporte y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia*.

Azizaca Huayla & Angela Teresita. (2013). *Análisis del flujo vehicular y alternativas de solución al congestiónamiento vehicular entre la Av. Garcilaso y sus afluentes del distrito de wanchaq*. Universidad Andina del Cusco, Cusco.

Plan de desarrollo Urbano del Cusco 2013-2023. (2013). Recuperado de <https://www.cusco.gob.pe/plan-de-desarrollo-urbano-del-cusco-2013-2023/>