

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL
CUSCO**

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE HISTORIA



**EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA
CIUDAD DEL CUSCO 1915-1955**

TESIS PRESENTADA POR:

Br. Champi Sencia, Luz Nayda.

Br. Conza Rimachi, Monica Danae.

PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL
DE LICENCIADO EN HISTORIA

Asesor:

M.Sc Víctor Darío Mormontoy Cañari.

CUSCO-PERÚ

2022

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO
VICE RECTORADO DE INVESTIGACIÓN

ANEXO 1

INFORME DE ORIGINALIDAD

El que suscribe (asesor) del trabajo de investigación titulado EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO 1915-1955.

Presentado por CHAPI SENCIA, Luz Nayda y CONZA RIMACHI, Mónica Danae (BACHILLERES) para optar el Título Profesional, Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por UNA (01) veces, mediante el software antiplagio, conforme al Artículo 6° del presente reglamento y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de:9%.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación, tesis, textos, libros, revistas, artículos científicos, material de enseñanza y otros (Art. 7, inc 2 y 3)

Porcentaje	Evaluación y acciones.	Marque con una X
Del 1 al 10 %	No se considera plagio.	X
Del 11 al 30%	Devolver al usuario para las correcciones.	
Mayores a 31 %	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes. Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a ley.	

Por tanto, en mi condición de Asesor firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto la primera hoja del reporte del software antiplagio.

Cusco, 09 de diciembre del 2021


FIRMA

POST FIRMA: M.Sc. Víctor Darío MORMONTOY CAÑARI

DNI N°: 43658735

Se adjunta:

1. Reporte Generado por el sistema Antiplagio
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema Antiplagio:
<https://unsaac.turnitin.com/viewer/submissions/oid:27259:118836198/print?locale=es>

NOMBRE DEL TRABAJO

**EVOLUCION DEL TRANSPORTE URBANO
EN LA CIUDAD DEL CUSCO 1915-1955.d
OCX**

AUTOR

**CHAMPI SENCIA, Luz Nayda y CON CHA
MPI - CONZA**

RECUENTO DE PALABRAS

53989 Words

RECUENTO DE CARACTERES

280275 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

287 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

30.7MB

FECHA DE ENTREGA

Dec 3, 2021 7:38 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Dec 3, 2021 7:56 AM GMT-5

● 9% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos

- 8% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 4% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 8 palabras)

DEDICATORIA

Dedicado a mi querida mamá Marcelina Sencia Vargas, que nunca dudo de mí y me alentó a realizar todo lo que me propuse.

Luz Nayda Champi Sencia.

DEDICATORIA

Dedicado a mis amados
padres Remigio y Segundina
que siempre fueron el motor y
motivo para seguir adelante y
a mis queridos hermanos que
siempre me apoyaron en todo.

Mónica Danae Conza
Rimachi.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestra Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco y docentes de la Escuela Profesional de Historia por todos los conocimientos que nos impartieron, para seguir adelante en nuestra carrera profesional.

A nuestro asesor M.Sc Víctor Darío Mormontoy Cañari, por habernos brindado su guía, experiencia y tiempo para desarrollar nuestra investigación.

A todas las personas de los diferentes repositorios institucionales que hicieron posible realizar esta investigación, en especial al Sr. Marco Polo Zamalloa del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco.

A nuestros amigos quienes nos motivaron a seguir adelante con nuestro proyecto.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	I
ÍNDICE	II
INDICE DE CUADROS	IV
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	VII
CAPÍTULO	3
PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO 1915-1955.....	3
I. 1. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CIUDAD DEL CUSCO.....	3
I.2. ANTECEDENTES SOBRE EL SURGIMIENTO DEL TRANSPORTE MOTORIZADO EN EL MUNDO	6
I. 2.1. PARTICULARIDADES DE LOS PRIMEROS AUTOMÓVILES.....	6
I. 3. LLEGADA DEL PRIMER AUTOMÓVIL AL PERÚ.....	22
I. 4. SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA CIUDAD DEL CUSCO ANTES DE LA LLEGADA DEL TRANSPORTE (1915- 1950).....	26
I. 5. PRIMEROS MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO (1915-1950).....	41
I. 5.1. EL FERROCARRIL	41
I. 5. 2. EL TRANVÍA	44

I. 5.3. EL AUTOMÓVIL.....	56
I. 6. CREACIÓN DE NUEVAS ASOCIACIONES Y EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO.....	70
I. 7. MODIFICACIÓN DE VÍAS DE TRANSPORTE Y REGLAS NORMATIVAS EN EL SISTEMA URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO.....	82
CAPÍTULO II.....	101
LA CIUDAD DEL CUSCO EN LOS AÑOS DE 1950-1955: CONSECUENCIAS DEL TERREMOTO CON RESPECTO AL TRANSPORTE URBANO.....	101
II. 1. LA SOCIEDAD CUSQUEÑA A INICIOS DE 1950	101
II. 2. EVOLUCIÓN Y DECRECIMIENTO SOCIOECONÓMICO DEL CUSCO DESPUÉS DEL TERREMOTO DEL 21 DE MAYO DE 1950.....	108
II. 3. MODIFICACIONES EN LAS VÍAS DE TRANSPORTE	122
II. 3.1. MODIFICACIONES EN LAS CALLES DE LA CIUDAD DEL CUSCO.....	130
II. 3.2. DISPOSICIONES EMITIDAS PARA LA RECONSTRUCCIÓN DEL CUSCO DESPUES DEL TERREMOTO DE 1950.....	136
CONCLUSIONES	146
BIBLIOGRAFÍA	156
ANEXOS	165

INDICE DE CUADROS

CUADRO 1: PRIMEROS SEIS AUTOMÓVILES EN LLEGAR AL PERÚ.....	24
CUADRO 2: TARIFARIO DE LA EMPRESA DEL TRANVÍA URBANO DE LA POBLACIÓN DEL CUSCO AÑO- 1916.....	49
CUADRO 3: TARIFARIO DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.	54
CUADRO 4: PAGOS DE SUELDOS Y SALARIOS AL PERSONAL	56
CUADRO 5: TRÁFICO Y RODAJE DE AUTOMÓVILES	68
CUADRO 6: RUTA DE LA EMPRESA FLÓREZ.....	79
CUADRO 7: RUTA DE LA EMPRESA FERNÁNDEZ	80
CUADRO 8: RUTA DE LA EMPRESA TORRE Y TAGLE	80
CUADRO 9: RUTA DE LA EMPRESA FERNÁNDEZ LÍNEA 4	81
CUADRO 10: RUTA DE LA EMPRESA NAVARRO	82
CUADRO 11: ESCALA DE MULTAS POR DAÑOS EN CALZADAS CARRETERAS	90
CUADRO 12: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950 SERVICIO URBANO	102
CUADRO 13: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950 SECTORES ESPECIALES.....	103
CUADRO 14: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950-SERVICIO RURAL.....	104

CUADRO 15: DEMOGRAFÍA DE LA PROVINCIA DEL CUSCO 1954 Y 1955	122
CUADRO 16: PROPUESTA DE NUEVAS RUTAS DE TRANSPORTE URBANO.....	124
CUADRO 17: PROPUESTA DE RUTA DE LA EMPRESA FLORES.....	125
CUADRO 18: DENSIDAD AUTOMOVILÍSTICA DE LOS AÑOS DE 1937,1948, 1949, 1950, Y 1955	143

INDICE DE IMÁGENES

IMAGEN 1: PLANO PUBLICADO POR GEORGE SQUIER.....	4
IMAGEN 2: PLANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO.....	5
IMAGEN 3: TAXI ELECTRIC VEHICLE COMPANY	10
IMAGEN 4: FORD MODELO “A”	12
IMAGEN 5: FORD MODELO “T”	13
IMAGEN 6: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LIMA EN EL SIGLO XX..	16
IMAGEN 7: FORD “MODELO A”	18
IMAGEN 8: FORD “MODELO A”	18
IMAGEN 9: FORD “A”	19
IMAGEN 10: PRIMER SERVICIO DE TAXI “FORD MODELO A” AREQUIPA.....	26
IMAGEN 11: EL TRANVIA DEL CUSCO	46
IMAGEN 12: BOLETA DE PAGO POR SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA.....	52
IMAGEN 13: TARIFA PARA EL SERVICIO DE AUTOMÓVILES DE ALQUILER 1944.....	69
IMAGEN 14: SOLICITUD PARA LA EXONERACIÓN LOS DERECHOS MUNICIPALES PARA CREACIÓN DE EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO	72

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO (1915-1955)

III. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

III. 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el desarrollo histórico de la ciudad del Cusco, no se ha relatado el proceso de evolución del transporte urbano, teniendo como principal protagonista de esta historia al “automóvil”, resaltando además las implicancias que trajo a la ciudad del Cusco, en cuanto al sistema económico, social y urbanístico.

Entre los años de 1901 a 1915, la ciudad del Cusco presentaba un estado de abandono en calles y plazas, la población carecía de servicios de saneamiento. A partir de la llegada del primer automóvil a la ciudad del Cusco (1915) en adelante, se requiere de la necesidad de modificar el sistema urbano, esto guarda relación con el crecimiento demográfico de la ciudad. Paralelamente se manifiesta la actividad mercantil a mayor escala, se da la subdivisión de lotes y viviendas, para mejorar la infraestructura vial (calles y avenidas anchas) por lo que se generan nuevas construcciones de viviendas en las antiguas huertas y corrales, se extienden los límites urbanísticos en la parte este y sur de la ciudad del Cusco, se desarrolla comercio de importación (con las empresas pioneras como Forga e Hijos, Emmel Hermanos), que permite la expansión de nuevos productos acorde con los requerimientos y las necesidades de la sociedad cusqueña de entonces.

Como consecuencia de la incorporación del automóvil en la vida urbana, la ciudad del Cusco empieza a perder la unidad estilística urbana y arquitectónica colonial-tradicional, la misma que modificó progresivamente el uso de los espacios públicos.

De esta manera, podemos observar que la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco fue de manera paulatina -debido a la presencia del patrimonio arquitectónico histórico inca - colonial-, porque se evidenciaba como un sistema urbano “no funcional” (inadecuado) para la creciente urbanidad, basado en cambios sociales y de desarrollo, como: el flujo de automóviles y la presencia de tiendas comerciales acordes con las necesidades de la sociedad de ese entonces.

III. 2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

III. 2.1. PROBLEMA GENERAL

- a) ¿Cómo se dio la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco durante los años 1915 a 1955?

III. 2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS

- a) ¿Cuáles fueron los cambios en la ciudad del Cusco con la llegada del transporte urbano, durante los años 1915 a 1955?
- b) ¿Cuál fue la repercusión de la infraestructura patrimonial de la ciudad del Cusco en la dinamización del transporte urbano?

III. 3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación es de gran interés, porque permitirá un análisis propicio sobre el desarrollo de la ciudad del Cusco, teniendo como referente la evolución del transporte urbano, esto, debido a que en la actualidad la sociedad cusqueña no cuenta con una investigación concerniente a este tema, en cuanto al sentido historiográfico y reflexivo; por lo que, este trabajo nos permitirá contar con una amplia información acerca del proceso histórico del transporte urbano motorizado en la ciudad del Cusco en los años de 1915 a 1955 y, además, cómo éste repercutió en el aspecto: social, económico, cultural.

El transporte urbano, siempre ha sido una actividad importante para el desarrollo de toda sociedad, razón por la cual muchas sociedades se han empeñado en inventar medios de transporte que los conecten y permitan un desarrollo socioeconómico¹. Por esta razón, consideramos que la presente investigación es sustancial, porque nos permitirá contar con un antecedente histórico que permitirá, además, entender el porqué de la problemática de las vías en la ciudad del Cusco y conocer el proceso urbanístico del transporte.

Para realizar la presente investigación recurrimos a fuentes primarias, como: documentos archivísticos, periódicos que se encuentran en el archivo y hemeroteca (UNSAAC y Municipalidad del Cusco), por tanto, esta investigación forma parte de la historia social urbanística.

III. 4. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

El problema de investigación se basa en la incidencia urbanística y social, producto de la evolución del transporte urbano y sus relaciones con el desarrollo e innovación económica de la ciudad del Cusco entre los años 1915-1955, en tanto la presente investigación aborda el proceso de evolución del transporte y el aumento del parque automotor desde la llegada de los primeros vehículos a la ciudad del Cusco, por lo que, el tema abordará el sistema urbanístico primigenio de la ciudad del Cusco, determinando también los medios de transporte existentes, así como las primeras reglas normativas en cuanto al tránsito vehicular, las primeras vías de transporte, modificación y reestructuración de la ciudad del Cusco después del terremoto de 1950.

¹ La rueda fue en su momento un invento que permitió llevar a cabo una gran cantidad de actividades: transportar cosas o moler trigo. Hoy en día, es mucho más funcional debido a su aplicabilidad en el entorno, pero los principios básicos de su uso ya estaban presentes en la antigüedad.

III. 5. LIMITACIONES DEL PROBLEMA

Las limitaciones que encontramos en la investigación, es que no se encuentra información especializada sobre nuestro tema de investigación en base repositorios, como son libros, revistas, artículos, que traten sobre, el proceso del transporte urbano en la ciudad del Cusco.

Básicamente, en el manejo heurístico ² se encontró proyectos de pavimentación, decretos municipales, ordenanzas municipales, reglamentos y otros, que rigieron durante la reestructuración urbanística del centro histórico de la ciudad del Cusco.

Esta documentación consultada, nos ayudó a generar el cuerpo de esta investigación trasuntada en conceptos y teorías que facilitaron el entendimiento del proceso de transportes en la ciudad del Cusco.

² Cabe resaltar que la coyuntura de la pandemia, también fue un factor a tomar en cuenta, debido a la restricción de acceso a diferentes repositorios de consulta.

IV. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

IV. 1. OBJETIVOS GENERALES

- a) Describir cómo se dio la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco durante los años 1915 a 1955.

IV. 2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Explicar cuáles fueron los cambios en la ciudad del Cusco con la llegada del transporte urbano, durante los años 1915 a 1955.
- b) Identificar si la infraestructura patrimonial de la ciudad del Cusco tuvo una repercusión en la dinamización del transporte urbano.

V. MARCO TEÓRICO

V. 1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

El transporte urbano en la ciudad del Cusco, es un tema que fue estudiado por Efraín Rettis Miranda: **“El Transporte Urbano en la Ciudad del Cusco”**, el cual nos habla acerca de la evolución del parque automotor y algunos alcances del sistema urbano del Cusco.

La tesis de licenciatura defendido por los historiadores: Luis Froilán Medina Suyo y Víctor Darío Mormontoy Cañarí; **“Dos casos de formación industrial en el contexto de la “Primera Modernización Cuzqueña”, 1900-1945”**, donde se explica el origen y formación industrial en el Cusco, incluyendo también acerca de la innovación material, la cual estaba expresada en las instalaciones de las fábricas modernas para ese tiempo, pero además, sobre los servicios de transporte y la energía en la ciudad del Cusco. En cuanto al transporte, nos dicen que, uno de los medios de transporte urbano con la llegada del ferrocarril a la ciudad del Cusco fue el Tranvía Urbano, medio de transporte tirados por caballos; complementan la

investigación acerca del servicio público de automóviles en el Cusco, donde realizan una descripción detallada, así como la llegada del ferrocarril.

Luis E. Valcárcel en su libro **“Memorias”** habla sobre la llegada del primer automóvil a la ciudad del Cusco y el sistema urbano que presentaba la ciudad, así como también sobre las familias que introdujeron este medio de transporte y las dificultades que se presentaban con el uso de este nuevo medio de transporte.

El libro **“Historia Social del Cusco Republicano”** escrito por José Tamayo Herrera, refiere que la llegada del primer automóvil a la ciudad del Cusco, el cual fue traído desde Arequipa en el año 1915, por la familia La Torre.

Paulo Azevedo en su artículo, **“Las transformaciones de los Centro Históricos: El Caso de Cusco”**, menciona que el proceso de las transformaciones, se inicia con la instalación del ferrocarril (1910) y la apertura de carreteras, a partir de la década de 1920. Una de las consecuencias de la llegada del ferrocarril a la ciudad del Cusco, fue la creación del primer servicio de transporte urbano: el tranvía de tracción animal. En el año de 1940, la población alcanzó el volumen demográfico que tuvo 100 años atrás. Finalmente menciona, que el terremoto de 1950 no parece haber afectado el crecimiento poblacional, aunque sí en forma sustancial, el desarrollo urbano.

En el libro **“Historia del Cuzco Republicano”** escrita por Blas Aguilar, informa que la ciudad del Cusco, para poder tomar la traza de ciudad moderna, tuvo la necesidad urgente de realizar obras de carácter local, debido a la llegada de los ferrocarriles, como se dio por ejemplo el caso de la creación de la estación del ferrocarril en Wánchaq, la reconstrucción del mercado de abastos (San Pedro), así como la creación de muchas avenidas importantes que proporcionen la imagen de una ciudad moderna.

El libro **“El Progreso del Cusco”**, escrito por Roberto Garmendia, habla acerca de la empresa de automóviles que funcionaba en la ciudad del Cusco y describe los impuestos que se debía pagar al Municipio del Cusco.

La tesis de licenciatura presentado por las historiadoras: Ruth Mery Gonzales Usca y Nelly Jakeline Yupaiccana; **“Los Asentamientos Humanos Contemporáneos de los Distritos de Cusco y Santiago, 1950-1980”**, donde presentan el nacimiento del Cusco republicano, en momentos que la ciudad del Cusco presentaba un estilo colonial y no sufría cambios significativos, pero que fue el cimiento de la sociedad cusqueña a los ojos de la república, la misma que se concreta con la creación de los barrios de Santiago y Belén. Consideran a algunos autores como José Tamayo Herrera, que divide el periodo del Cusco republicano en un primer momento, sobre el siglo XIX (de estancamiento decadencia y declinación, 1825-1895), y luego, sobre la burguesía industrial y proletariado, definida como una modernización material (1895-1945).

En relación a la planeación urbana del Cusco, en la cuarta década de 1900 muestra un crecimiento urbano, la misma que no tuvo el mantenimiento adecuado ni mucho menos la construcción de obras públicas de acuerdo al crecimiento poblacional sobre este aspecto, los forasteros que visitan el Cusco, catalogaron al Cusco, como una “ciudad vieja y sucia”; verdad puesta de manifiesto por el descuido de las autoridades y vecinos del momento.

Otro aspecto que caracteriza a esta etapa, es la aparición del transporte urbano de tracción animal, lo que propicia que se canalicen y recubran las vías que atravesaban la ciudad, ganando espacios para la mayor transitabilidad de los ciudadanos y encauzamiento de los riachuelos de pequeña escala que cruzaban la ciudad y de esta manera se fue generando servicios públicos básicos.

El artículo titulado: **“La transformaciones de los centros históricos: El caso de Cusco”**, escrito por Paulo Azevedo, describe la evolución demográfica de Cusco

(en el periodo 1689-1979), donde el cercado y la ciudad de Cusco pasó por tres etapas de desarrollo correspondientes al igual número de ciclos económicos: Primer periodo (1689 -1840), Segundo periodo (1840 -1910), Tercer periodo (1910 hasta el presente), lo cual permite obtener una comparación de los distintos planos de la ciudad a partir de mediados del siglo pasado, se comprueba que Cusco mantiene la misma superficie (202 Has), hasta 1920 disminuyendo su densidad y despoblándose totalmente a algunos de sus barrios periféricos (Belén y Santiago). Prácticamente la totalidad de cronistas que visitan Cusco entre 1846 y 1920, anotan la decadencia de la ciudad, sus monumentos y la carencia de pavimentación.

El libro **“Planeación urbana y lucha de clases: los circuitos viales”**, de Jorge Enrique Vargas G., habla de cómo se relacionan algunos elementos teóricos que caracterizan la ciudad capitalista y su significado político. La ciudad aparece allí como la expresión y resultado de la lucha de clases, según la estructuración del espacio urbano; así como también, sobre la planeación urbana de acuerdo al proceso de reubicación sistemática de las clases sociales. También muestra cómo la planeación de la ciudad, en una sociedad dependiente, está determinada por su ubicación en el proceso de desarrollo desigual de las sociedades capitalistas.

V. 2. BASE TEÓRICA

El transporte urbano constituye uno de los medios de transporte que permite a los ciudadanos, el acceso a sus actividades cotidianas que desarrollan en sus centros de trabajo a través de vías y medios, también representa uno de los principales factores para el desarrollo de la economía, en el caso del servicio de transporte urbano. Su principal importancia, radica en conectar a las personas con sus puestos de trabajo y a los consumidores con los centros de comercio, contribuyendo así a la economía de la sociedad a través de un transporte ordenado y planificado, lo dicho se corrobora con la siguiente afirmación: “Un sistema de transporte compatible con los requerimientos de una ciudad, posibilita un mayor

desarrollo urbano, e inversamente este último precisa de un adecuado sistema de transportes”.³

En este último medio siglo se evidencia un desarrollo agigantado en las ciudades, a partir de sus necesidades y los nuevos inventos que surgen, lo que conlleva a la población a migrar del campo a la ciudad, tal como nos dice Isabel Hurtado en la siguiente cita:

El acelerado crecimiento de las ciudades en el último medio siglo es un fenómeno general en los países en vías de desarrollo, este contexto de aumento global de la población genera desigualdades entre zonas urbanas y rurales promoviendo grandes movimientos migratorios del campo hacia las ciudades, no siendo ajena la región del Cusco y por ende la ciudad del Cusco que es capital, en el Perú de 1940, 35 % de los habitantes vivían en áreas urbanas, mientras que en 1993 son el 70 %. Las ciudades del Sur peruano no fueron ajenas al proceso; en 1940, sólo 9 superaban los 10.000 habitantes, en 1993 eran 27.⁴

Como se puede apreciar el número de habitantes está directamente relacionado con el transporte urbano, porque son estos los que lo utilizan, la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco, fue un fenómeno interesante, viéndose sobre todo el fenómeno de crecimiento y evolución de estos medios de transporte.

Es así como se da la primera aparición del automóvil en el Perú, donde el fenómeno tecnológico empieza a asomarse.

³ ISMODES ALEGRIA, Julio Cesar. Economía urbana: Teoría y Práctica la ciudad de Lima. Lima: IEP, 1981, p. 65.

⁴ HURTADO, Isabel. Atlas de la región del Cusco: dinámicas del espacio en el sur peruano. Lima. Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas, 1997, p. 122.

Según el blog del historiador Juan Luis Orrego, este vehículo llegó a Huaraz en 1899, traído desde Europa para ser armado y luego circular a más de 4.000 msnm, un récord para la época; sin embargo, cabe mencionar que:

Es el Dr. Ricardo L. Flores quien ha pasado a la historia como el poseedor del primer automóvil en el Perú. En 1903, importó un auto a vapor que fue manejado en la costa y al año siguiente él mismo traería el primer vehículo a gasolina, que era un Richard Brassier de dos cilindros y sin bujías. Así como ha pasado a la historia por conducir el primer auto en el Perú.⁵

Este terremoto trae consigo un intento de restructuración del casco monumental de la ciudad del Cusco:

Las medidas de planificación urbana en un sentido contemporáneo comienzan a tomarse en el Cusco luego del terremoto de 1950, catástrofe que daña intensamente la mayoría de los monumentos coloniales y un conjunto significativo de viviendas. A partir de 1950 se da entonces un crecimiento importante de la ciudad, cuya superficie prácticamente no se modificó desde mediados del siglo anterior y solo había comenzado a incrementarse en las décadas de 1930 y 1940, principalmente luego de la realización de la avenida del sol y en dirección al este y sudeste⁶

V. 3. HIPÓTESIS

V. 3.1. HIPÓTESIS GENERAL

La evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco, fue un proceso que se dio de manera lenta y muy gradual, iniciándose con un transporte urbano básico (fuerza de carga - equino) seguidamente el ferrocarril ayudaría a que el

⁵ Idem. p. 33.

⁶ Ibidem.

tranvía se incorpore a la escena urbana. Aun con este pequeño avance en el transporte urbano, éste seguía sin cubrir las necesidades de la población cusqueña desde inicios del siglo XX, definiéndose como muy precaria y dificultosa. Seguidamente, la llegada de los automóviles en 1915, ayudó con el crecimiento del comercio trayendo consigo un avance económico, pero el diseño de la ciudad limitó el desplazamiento efectivo de los vehículos, concentrándolos en el centro de la ciudad, aunándose a ello la estructura patrimonial del Cusco.

V. 3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- a) Los cambios se inician a partir de la llegada del primer automóvil, situación que generó la transformación de calles y avenidas, así como también la implementación de una serie de normas municipales para regir el transporte vehicular, peatonal y de acémilas, lo cual a la vez generó el aumento del comercio, promoviendo la migración de la población rural al área urbana. Es por ello que, el transporte urbano creciente demandó la construcción de las principales vías de transporte (como la vía que unía las estaciones de Wanchaq y San Pedro), facilitando el transporte de carga por medio de camiones de pequeño tonelaje, operados por empleados y braceros para el transporte de varias toneladas de carga dentro y fuera de la ciudad del Cusco.
- b) La infraestructura patrimonial repercutió en el sistema de transporte de vehículos, el cual se acomodó a la traza urbana de la ciudad, generando ciertas modificaciones que a su vez permitió un desarrollo social a partir de las familias de poder económico, quienes impulsaron el comercio a través de tiendas y/o centros comerciales. Es después del terremoto de 1950, que la ciudad del Cusco inicia su proceso de remodelación, reestructuración y planificación urbana acorde a los requerimientos urbanísticos y de transporte, sobreponiéndose los parámetros que rigen a las ciudades históricas conforme lo establece la UNESCO.

VI. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

VI. 1. TIPO Y NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación constituye la elaboración del plan metodológico del estudio, es decir la determinación y organización de las estrategias y procedimientos que permitirán la obtención de datos, su procesamiento, análisis e interpretación con el objeto de dar respuesta a los problemas planteados.

El tipo de investigación es cualitativo (historiográfico documental) porque se delimitará el espacio y tiempo a estudiar, describiremos los cambios que se dieron en la ciudad del Cusco a partir de la llegada del transporte motorizado a través de documentos encontrados en los diferentes repositorios.

El nivel de investigación es descriptivo, Porque describiremos el proceso de avance del transporte en la ciudad del Cusco desde la llegada del primer automóvil a motor, evidenciando cuales fueron las ventajas, desventajas, problemas que surgieron en el proceso de cambio del sistema vial- transportes y los cambios económicos y sociales en la ciudad del Cusco.

VI. 2. MATERIALES

VI. 2.1. MATERIAL DOCUMENTAL BIBLIOGRÁFICO Y HEMEROGRÁFICO

Para la investigación utilizaremos material tecnológico como (computadora, filmadoras, cámara fotográfica y otros), así como material bibliográfico y hemerográfico ubicados en el repositorio del centro de estudios regionales andinos “Bartolomé de las Casas” que cuenta con material actualizado y con una amplia bibliografía especializada sobre la Evolución del Transporte Urbano en la ciudad del

Cusco, la biblioteca especializada de Ciencias Sociales y en la Hemeroteca de la Municipalidad del Cusco.

VI. 3. MÉTODOS

-MÉTODO HISTÓRICO : Por lo que se recurrió a la heurística y a la hermenéutica para el recojo de información de los documentos de (archivo, hemeroteca y libros) de los repositorios (UNSAAC, Archivo Histórico de la Municipalidad del Cusco y Biblioteca Bartolomé de las Casas), además analizaremos de forma sistemática el proceso de evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco, yendo de lo general a lo particular, dando respuesta a los problemas planteados en cuanto a la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco y de esta manera la investigación resulte coherente.

-METODO INDUCTIVO Y DEDUCTIVO: Los cuales permitieron observar de manera general a lo particular los hechos suscitados en cuanto a la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco.

-MÉTODO DIALECTICO: Este método ayudara a demostrar el cambio y la evolución que siguió el transporte urbano a partir de la llegada del primer vehículo a motor a la ciudad del Cusco, lo que conllevó al desarrollo y progreso del Cusco, a través de la pavimentación de las calles, generando una transformación en el sistema vial urbanístico.

II. PROYECCIÓN ADMINISTRATIVA

VII. 1. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Actividades	2019									2020									2021									2022												
	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J
Elaboración de proyecto de investigación	X	X	X	X	X	X																																		
Acopio de información				X	X	X	X	X	X	X	X	X																												
Análisis y procesamiento de la información										X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																					
Redacción y revisión del 1er y 2do borrador																																								
Presentación, aprobación y sustentación																																								

II. 2. PRESUPUESTO

CONCEPTO	COSTO
Material de escritorio	S/. 2,500
Gastos administrativos (biblioteca Bartolomé de las casas, hemeroteca ciencias sociales UNSAAC, Archivo histórico de la biblioteca municipal del Cusco)	S/. 1,250
Adquisición de material Bibliográfico y Hemerográfico	S/. 2,000
Cámara fotográfica	S/. 800
Digitación, impresiones, escaneos	S/. 2,000
Anillados, empastados y encuadernado	S/. 500
Pasajes y viáticos	S/. 1,500
Otros gastos (internet, memoria USB, cd)	S/. 1,000
Otros	S/. 3,500
TOTAL	S/. 15,050

VII. 3 FINANCIAMIENTO

Autofinanciado por las tesis.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene por finalidad dar un aporte a la historiografía cusqueña del siglo XX, y que sea un punto de partida para nuevas investigaciones y perspectivas con relación al estudio del transporte.

En el primer capítulo, se detallará la ubicación geográfica de la ciudad del Cusco, posteriormente se describirá los antecedentes al surgimiento del transporte motorizado indicando las particularidades de los primeros medios de transporte (el tranvía, ferrocarril) así mismo precisaremos la llegada del automóvil al Perú, y posteriormente al Cusco y su integración al sistema urbano cusqueño. De igual manera mencionaremos el panorama socioeconómico de la ciudad del Cusco antes de la llegada del primer automóvil, el cual era limitada debido a la falta del transporte urbano, al implementarse los medios de transporte motorizado trae como consecuencia la creación de nuevas asociaciones y empresas de transporte urbano público, al igual que la necesidad de modificar las vías de transporte y emitir reglas normativas, con el fin de tener bajo control el sistema urbano del Cusco.

En el segundo capítulo, a través de la documentación del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipalidad del Cusco, hablaremos de la sociedad cusqueña antes y después del terremoto del 21 de mayo de 1950, a consecuencia de este fenómeno natural, se dio un proceso migratorio y este género el aumento demográfico de la población cusqueña, lo que ocasiono la creación de nuevos distritos, nuevos mercados, al igual que la apertura de nuevas vías de tránsito, así como la evolución y decrecimiento en el aspecto socioeconómico del Cusco. El terremoto de 1950 ocasiono cuantiosos daños, los cuales se desarrollaron con lentitud viéndose afectado el libre tránsito de vehículos. La reconstrucción del centro histórico de la ciudad del Cusco fue tomada como prioridad para el estado, dejando de lado el planteamiento de un nuevo sistema urbano para una población que iba en aumento.

CAPÍTULO I

PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DEL CUSCO 1915-1955

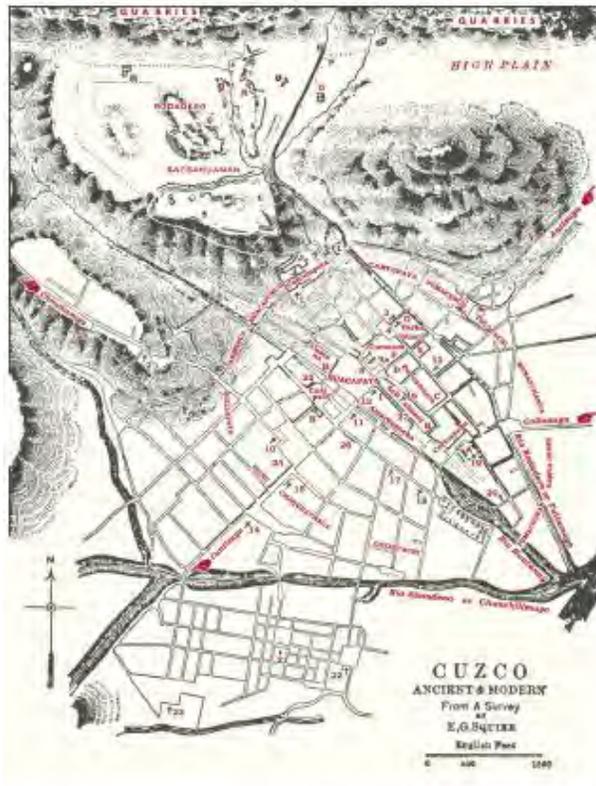
I. 1. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CIUDAD DEL CUSCO.

La ciudad del Cusco está asentada a lo largo de la cuenca del río Saphi, ubicado en el valle interandino, con una altitud de 3,399 m.s.n.m.¹ estableciéndose como un conglomerado urbano, que se extiende a lo largo de los años. Teniendo como primera referencia el plano publicado por George Squier en el año de 1877, tal conforme lo demuestra la siguiente cita.

¹ Gobierno Municipal del Cusco. “Plan prevención y reducción de riesgo de desastres del Cusco al 2021”. Cusco: Gobierno Municipal del Cusco. 2016. Consultado el 15 de junio del 2021, de: <https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/2017/10/PPRRD-CUSCO-FINAL-V20.pdf>

La recopilación de información arqueológica sobre el primitivo trazado del cusco comenzó en el siglo XIX con los viajeros y exploradores que visitaban la región [...] una muestra precoz fue sin duda el plano publicado por George Squier.²

IMAGEN 1: PLANO PUBLICADO POR GEORGE SQUIER



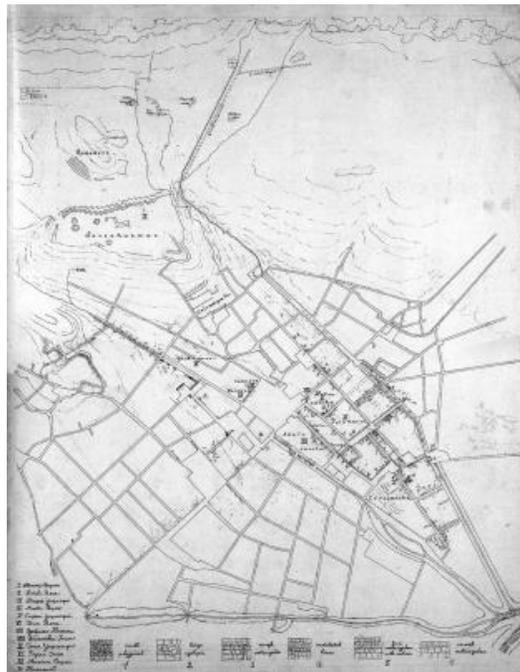
Fuente: Mapa del cusco, George Squier. 1877. “La imagen del Cusco Inka en la Historia: Apuntes sobre arquitectura y arqueología para su reinterpretación”.

Cincuenta años después Max Uhle (1900) nos dejó un testimonio del plano de la ciudad.

² ALFARO AUCCA, Crayla; BELTRÁN CABALLERO, José Alejandro. “La imagen del Cusco Inka en la Historia: Apuntes sobre arquitectura y arqueología para su reinterpretación”. Cusco: Universidad Andina de Cusco (Perú) y Universidad Rovira y Virgilia (España). 2018. Consultado el 23 de febrero 2021, de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6886572>

El 21 de mayo de 1950 un violento terremoto sacudió la región y causó serios daños en la ciudad. El sismo provocó una gran afluencia de población rural, que marcó el inicio de la expansión urbanística moderna del Cusco. La ciudad, que antes del terremoto aún conservaba la fisonomía del siglo XVIII, ocupó en primer lugar la llanura agraria del valle, para ir creciendo después por las laderas hasta alcanzar su configuración actual.³

IMAGEN 2: PLANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO



Fuente: Mapa de Max Uhle, 1900. “La imagen del Cusco Inka en la Historia: Apuntes sobre arquitectura y arqueología para su reinterpretación”

³ Ibidem.

I.2. ANTECEDENTES SOBRE EL SURGIMIENTO DEL TRANSPORTE MOTORIZADO EN EL MUNDO

El primer automóvil en el mundo, fue accionado por unos resortes en espiral acoplado en ruedas dentadas similar a un reloj, fue creado por Leonardo Da Vinci (1495). Cabe resaltar que este proyecto quedó solo en bocetos conservados en el Códice Atlántico y llevados a cabo por varios expertos que consiguieron interpretar y construir este proyecto el cual se denominó como carro autopropulsado.⁴

El primer vehículo a vapor fue creado en 1769 por Nicolás Cugnot este vehículo era demasiado pesado ruidoso y temible aunque en un principio este fue diseñado para arrastrar piezas de artillería, el Fardier como lo llamo Cugnot fue probado en las calles de París, esta creación se trataba de un pesado triciclo que montaba la rueda delantera una caldera y un motor de dos cilindros verticales que actuaban sobre ella, este artefacto podía llevar hasta cuatro personas y alcanzaba una velocidad de 3 km/h durante unos 15 minutos ya que se tenía que parar para rellenar la caldera de carbón.⁵

El aporte de la creación del automóvil a la sociedad, fue facilitar el transporte en menos tiempo, con menos esfuerzo, acortar distancias, obtener un modo más seguro sobre todo en distancias más largas, pero además el poder tener un mayor dinamismo para el comercio y generar desarrollo en su trayecto.

I.2.1. PARTICULARIDADES DE LOS PRIMEROS AUTOMÓVILES

El siglo XX, fue sin duda el siglo del automóvil, un gran número de pioneros pusieron en marcha proyectos de construcción de automóviles, Francia lideró la producción en los primeros años, pero otros países desarrollaron su industria automotriz a mayor velocidad y este fue perdiendo terreno. En Estados Unidos la

⁴ LUPPA. "Historia visual del automóvil -1899 El nacimiento del automóvil". Tomo I. Lima: Luppa Solutions S.L, 2015, p. 8.

⁵ Ibidem.

situación pasa de pequeños constructores casi artesanales a grandes consorcios. Las carrocerías se modernizan con el fin de no parecerse a los carros tirados por caballos, esta adopta líneas modernas con principios aerodinámicos y las competencias deportivas, son el banco de prueba perfecto para experimentar los nuevos avances y los pilotos se convierten en parte importante de este avance.⁶

Al iniciarse la fabricación de los primeros medios de transporte a vapor se suscitaron diversos problemas, en cuanto al propio vehículo y las calles que no habían sido construidas para este tipo de transporte, tal conforme lo demuestra la siguiente cita:

Richard Trevithick famoso por construir la primera locomotora de vapor realizó el primer vehículo funcional para transportar pasajeros, este vehículo funcionaba por una máquina de vapor por alta presión, este vehículo de tres ruedas resultó muy frágil y no resistió las irregularidades de la calzada además resultó ser incómodo muy lento y caro de mantener aun así fue uno de los primeros vehículos en obtener innovaciones como el freno de mano el cambio de velocidades y el volante.⁷

Antes al estallido de la primera guerra mundial la industria automotriz aceleró las novedades tecnológicas, los mismos que fueron para beneficio de los fabricantes de automóviles.⁸

La fábrica Durkopp de Bielefeld, dirigido por Nikolaous Durkopp (alemán) propietario de una fábrica de bicicletas y máquinas de coser que incorporó e innovó

⁶ LUPPA "Historia visual del automóvil 1900-1914. La época de los pioneros". Tomo II. Lima: LUPPA Solutions S.L, 2015, p. 7.

⁷ Ídem. p. 9.

⁸ Ibidem.

en el desarrollo de vehículos de carrera, al sustituir la transmisión de correas por cadenas.⁹

En el año 1890 comenzó la fabricación de motores alimentados por gas y petróleo y en 1900 produce su primer modelo conocido como Cane-Ou-Durkopp por el concesionario Canellopulous de París. Este automóvil llevaba un motor de dos cilindros, con 7 /10 CV refrigerado por agua y la innovación de la transmisión por cadena, este auto fue utilizado hasta 1905 año en que se crearon autos más ligeros por la transmisión de árbol articulado.¹⁰

Para el caso de los autobuses, se tiene información acerca del primer autobús a vapor en el mundo, este fue llamado "Infant", si bien este autobús era de difícil manejo y mantenimiento tuvieron que pasar 6 décadas para que la marca Benz reemplazara este modelo por uno de gasolina.¹¹

El inventor británico Walter Hancock considerado el pionero de las líneas regulares de transporte de pasajeros de Londres en 1834 construyó una serie de vehículos de vapor, pero con la innovación de una caldera con cámaras separadas reduciendo el riesgo de accidentes por explosión de caldera. Este primer vehículo fue llamado Infant que hacía servicios regulares entre Estratford y el centro de Londres, este autobús tenía tres tripulantes un conductor sentado en la parte delantera responsable de dirigir y controlar la velocidad; otro ocupaba un compartimiento en la parte superior que se encargaba de mantener el nivel de agua de la caldera y seleccionar la marcha atrás y un tercero que hacía de fogonero y se ocupaba del freno.¹²

⁹ Auto Pasion 18. "Durkopp Historia" (1898 - 1927). Consultado el 14 de febrero 2021 de: <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-DURKOPP.htm>

¹⁰ LUPPA. Tomo II. Ob. Cit. p. 8.

¹¹ Idem. p.11.

¹² Ibidem.

Los hermanos Opel en Alemania comenzaron a comercializar su primer vehículo, a partir del año 1900, se rediseño el automóvil con una dirección controlada por una cadena y un nuevo chasis para aumentar la estabilidad y bajar el centro de gravedad del automóvil. Por la poca aceptación que tuvo está en el mercado, fue descontinuado el primer año de su fabricación.¹³

En Nueva York lo autos eran fabricados y vendidos por la Electric Vehicle Company en los años de 1900, esta empresa brindaba sus servicios con cerca de 1000 taxis eléctricos en las calles hasta que en 1907 un incendio destruyo más de 300 de estos vehículos y causo su cierre, sucedido esto, los taxis tirados por caballos se convirtieron en el principal medio de transporte que con el tiempo fueron sustituidos por vehículos a gasolina.¹⁴

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

IMAGEN 3: TAXI ELECTRIC VEHICLE COMPANY



Fuente: Historia Visual del Automóvil: época de los pioneros, 1900-1914. p. 10.

La familia Ettore Bugatti con la ayuda financiera de su padre Carlos y la familia Bulinelli de Ferrara diseñaron y construyeron los primeros autos con la marca Bugatti, “tipo 2” fue considerado el auto más veloz del mundo en esa época, llamando así la atención del Varón de Dietrich, dueño de una fábrica de autos francesa, conformando una sociedad para producir varios modelos posteriormente en sociedad con la propia marca, Bugatti se caracterizaría por su innovación a lo largo de toda su existencia.¹⁵

¹⁵ LUPPA. Tomo II. Ob. Cit. p.12.

La fabricación de automóviles no solía darse a gran escala hasta que, Giovanni Agnelli, diseña su modelo de auto 12 Hp de marca Fiat en 1901, produciendo en serie con un volumen de 2500 unidades en un año, este automóvil alcanzaba una velocidad de 32 km/h. acoplados e integrados por una caja de cambio manual de 3 velocidades a finales de ese mismo año se presentó una nueva versión mejorada que llegaba a desarrollar 28 CV y una velocidad máxima de 90 km /h.¹⁶

La Ford Motor Company nació inicialmente junto a 11 socios con una inversión inicial de 28.000 dólares, un 16 de junio de 1903, teniendo como presidente a Henry Ford el primer modelo es llamado "A" cabe destacar que sus ventas se debían a que el auto contaba con un motor de 2 cilindros y 8 caballos de potencia, este modelo lo llevo a ser unos de los más poderosos de esos años y podía alcanzar una velocidad de hasta 30 millas por hora comparables a la Curved Dash.¹⁷

¹⁶ Idem. p. 15.

¹⁷ Idem. p. 22.

IMAGEN 4: FORD MODELO "A"



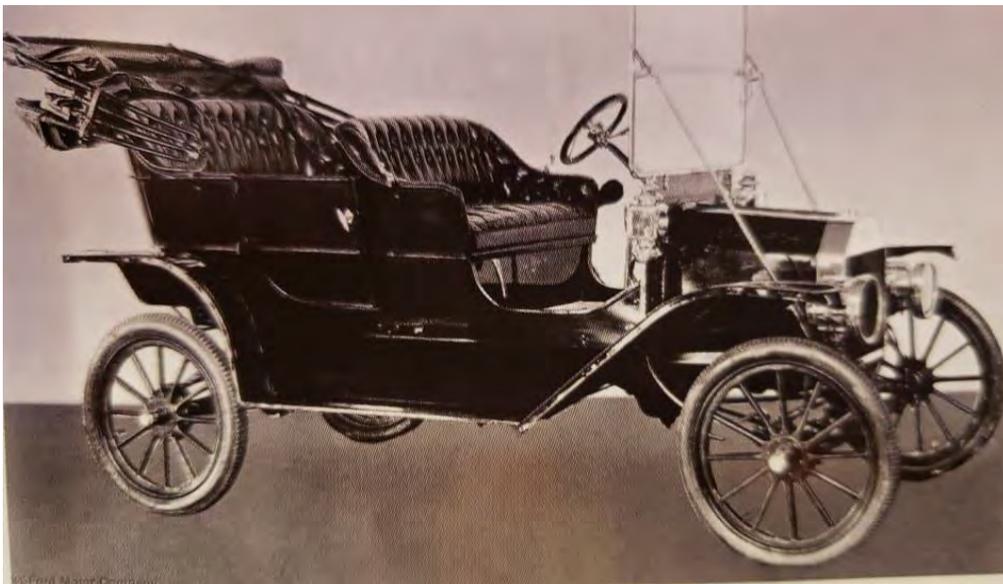
Fuente: Historia Visual Del Automóvil: La Época de los Pioneros 1900-1914. p. 22.

La gran acogida a estas compañías, le dio la oportunidad de expandirse y crear nuevas sucursales, en 1904 la marca Ford, abre una filial en Canadá para importar y distribuir sus vehículos y Renault abre un filial en Londres con el mismo fin. De este modo paulatinamente se fueron abriendo sucursales por todo el mundo

incluyendo Australia, Nueva Zelanda dejando al mercado americano muy pequeño en comparación con ellos.¹⁸

El automóvil se convirtió en una herramienta indispensable en el mundo: “Para 1911 había llegado a países como Alemania, Francia, Argentina y Sudáfrica vendiendo más de 15 millones de unidades hasta 1927. El Vehículo Ford modelo T paso [Sic] a ser el primer vehículo de acceso para las masas.”¹⁹ Mientras tanto todas las empresas dedicadas a la fabricación de automóviles, estaban en constante competencia por batir nuevos récords en velocidad y potencia de los automóviles.

IMAGEN 5: FORD MODELO “T”



Fuente: Historia Visual del Automóvil, 1900-1914. p.45

La marca Daimler, Benz tuvo una destacada actuación rompiendo la barrera de los 200 km/H, obra del joven ingeniero Hans Nibel. Este automóvil poseía una potencia de 200 CV, con el paso del tiempo el automóvil se convirtió en el nuevo

¹⁸ Idem. p. 47.

¹⁹ Idem. p. 49.

ícono social, tomando el concepto de que la velocidad estaba íntimamente relacionado con la modernidad y este era un tema central y básico para ese entonces.²⁰

La Primera Guerra Mundial, trajo consigo cambios importantes en la sociedad, uno de ellos es la introducción del trabajo femenino al campo industrial, luchando por una igualdad que tardará varias décadas en llegar, en otro ámbito la industria bélica da pasos agigantados por una cooperación entre la aeronáutica y automovilismo, pero desarrollado en el campo civil.²¹

Estados Unidos se convirtió en una gran potencia militar e industrial estableciéndose como un proveedor mundial que conllevó a la mejora de salarios y por ende aumento el consumo en artefactos, vestimentas y automóviles. Los nuevos vehículos que eran introducidos al mercado tenían que ser respaldados por una mejor tecnología, conducente a conseguir el récord en las competencias, así como en el servicio privado diario. Solo así un fabricante era considerado de primer nivel.²²

En 1915 la marca Ford llega a su mayor éxito tras fabricar más de un millón de autos modelo "T" fue el primero en reunir las cualidades de sencillez, simplicidad y eficiencia, lo que lo convirtió en un éxito inmediato, llegando hasta el Perú, hasta que, en la segunda mitad del siglo XX, el vehículo VW modelo escarabajo le arrebató el título del auto más vendido de la historia. Henry Ford anuncia el aumento de salario mínimo a cinco dólares diarios que era más del doble de lo que se solía pagar en aquellas épocas. Debido a la primera guerra mundial impera una necesidad de fabricar automóviles destinados a la guerra es así que se crean los primeros furgones que al final de la contienda se habían vendido 2,5 millones de

²⁰ Idem. p. 53.

²¹ LUPPA "Historia visual del automóvil. 1915-1929 La edad dorada: El automóvil despegó". Tomo III. Lima: LUPPA Solutions S.L, 2015. p. 7.

²² Ibidem.

camiones CBA. En los años 1920, las calles de las grandes ciudades como Nueva York, se notaba el uso masificado de vehículos.²³

Posteriormente, la crisis de 1929 impactó económicamente a nivel mundial, como consecuencia de ello, la producción de autos se vio afectada.

En 1929 se da una crisis en la bolsa de valores que condujo a la gran depresión en el que la interrupción de los créditos al consumo redujo la demanda y la producción industrial afectando también a la producción de la industria del automóvil.²⁴

En el Perú para los años de 1940, se creó la empresa “ENATRU PERU” que brindaba un servicio municipal de transporte, abarcando la ruta de “Lima - Miraflores” (esta segunda ruta cubría; avenidas Tacna, Wilson Arenales, Camino Real, Óvalo Gutiérrez, Comandante Espinar, Pardo, Diagonal Berlín y llegaba hasta el jirón Trípoli en Miraflores próximo al parque del Amor).²⁵

Aunque en el siglo XX los carros de vapor todavía se mantuvieron vigentes, este fue sustituido poco a poco por los motores de gasolina, aunque la máquina de vapor había, demostrado bastante eficiencia el combustible era más barato el funcionamiento más silencioso y los gases menos contaminantes que fueron factores para dejar de producir autos a vapor.²⁶

²³ Idem. p. 8

²⁴ LUPPA “Historia visual del automóvil. 1930-1945 Depresión y Guerra”. Tomo IV. Lima: LUPPA Solutions S.L, 2015, p. 8.

²⁵ El transporte público en Lima, siglo XX. ENATRU PERÚ. Consultado el 11 de febrero 2021, de: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2011/07/07/el-transporte-publico-en-lima-siglo-xx-enatru Peru/>

²⁶ LUPPA. Tomo I. Ob. Cit. p. 11.

IMAGEN 6: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LIMA EN EL SIGLO XX



Fuente: El transporte público en Lima, siglo XX: ENATRU PERÚ

Según afirma Katya Rodríguez; la importación de los primeros omnibuses para pasajeros en el Perú, revolucionó el transporte, cuando en 1910 la empresa “EL INCA” fue una de las primeras en poner al servicio del público este medio de transporte. Para los años de 1920 ya circularon omnibuses-automóviles en el Perú de la marca Ford, que también servían para el transporte urbano de pasajeros.²⁷

Para Rosemary Thorp la crisis económica de 1929, no afectó de manera permanente al Perú, argumentando que en ese momento venían ejecutándose grandes obras públicas; sin embargo, no podemos decir que la población no se vio afectada de manera particular, ya que fue una crisis que repercutió a nivel mundial.

²⁷ RODRÍGUEZ VALENCIA, Katya. “Grieve Becerra”. Lima: Consorcio UNI Serviuni S.A.C., 2000. p. 30.

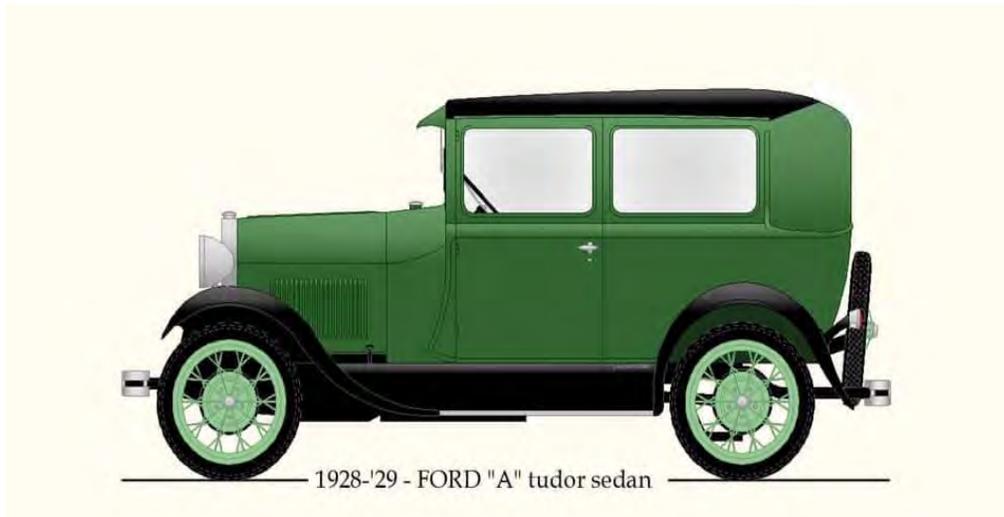
En el año de 1939, se da el estallido de la segunda guerra mundial, originando un alto declive en el mercado automotor debido a que varias factorías europeas fueron bombardeadas por las tropas nazis, lo cual los conllevó a asociarse unas a otras, para así estar vigentes en el mercado.

Este conflicto bélico retrasó la industria nacional del Perú, pues la mayoría de sus maquinarias eran traídas del exterior, por ende, sus repuestos tenían que ser adquiridos de los mismos, forzando a las industrias nacionales a iniciar un autoabastecimiento. Los automóviles siguieron circulando y los negocios comercializaban productos de industria local. Por otro lado, el cobre exportado del Perú fue muy útil como material bélico para las naciones en conflicto.²⁸

²⁸ HILDA. Las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial en Perú. 2007. Consultado el 20 de marzo 2020. de: <https://www.laguia2000.com/el-mundo/548>

MODELOS DE AUTOS DE LA MARCA FORD AÑO 1928-1931

IMAGEN 7: FORD "MODELO A"



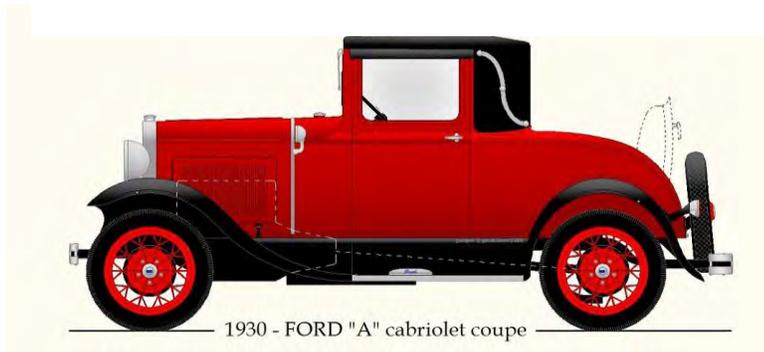
Fuente: Pág. Web "Ford A latinoamericano".

IMAGEN 8: FORD "MODELO A"



Fuente: Pág. web "Ford A latinoamericano".

IMAGEN 9: FORD "A"



Fuente: Pág. web "Ford A latinoamericano".

I. 3. SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL PERÚ A INICIOS DEL SIGLO XX

La sociedad peruana a lo largo del siglo XX, tuvo una serie de transformaciones como consecuencia de las inversiones extranjeras que impulsaron la migración del campo a la ciudad, este aumento de población en las grandes urbes trajo consigo la necesidad de consumo generando la formación de diversas industrias de capitales peruanos y extranjeros.

Según el artículo de Rosemary Thorp y Geoff Berthranm nos dice que:

El Perú se adecua al modelo histórico de industrialización latinoamericana, en su forma más elemental, dicho modelo divide el siglo XX en dos periodos, el periodo anterior a 1930, de desarrollo hacia afuera, impulsado por las exportaciones, con poca repercusión en la industrialización; y el periodo posterior a 1930, de desarrollo hacia adentro enfatizando la sustitución de importaciones [...] El Perú se mantuvo en el grupo de países cuya industrialización se considera, empezó recién en 1930. Los esfuerzos de

industrialización del Perú anteriores a estos son considerados como débiles y esporádicos.²⁹

La economía del estado peruano en el siglo XX, según Heraclio Bonilla, refiere que para 1920 el ingreso de divisas por parte de países extranjeros impulsó el aumento de la tasa de cambio, beneficiando a las importaciones de nuestro país, debido a que las exportaciones experimentan un pequeño crecimiento importante:

En este periodo se aprecia el cambio en la estructura de la canasta de bienes exportables, los productos libres de exportación (algodón, azúcar) disminuyen su participación relativa, para ceder el paso a la producción minera (cobre, plata, petróleo) esta alteración en la matriz de nuestras exportaciones, genero el cambio de control local por el extranjero y una mayor desconcentración regional al encontrarse los centros mineros en las zonas altas de la sierra peruana (Huancavelica, Junín, Arequipa, Ancash, provincias serranas de Lima).³⁰

Mayormente las importaciones eran productos ostentosos, que requerían las clases dominantes y medias, beneficiadas en el gobierno de Leguía. Esto sugiere que también habría cabida para la importación de vehículos.

Para el caso del Cusco, según Julio Gutiérrez en su libro: “Así nació el Cuzco Rojo”, nos da una referencia de la ciudad, tanto en lo económico y social hacia el año de 1929, tal conforme se demuestra en la siguiente cita:

Existía un proletariado incipiente en las industrias locales, la textil en primer lugar, en las fábricas de tejidos “Huáscar” y “La Estrella”; en la cervecería alemana Guinther Tidow que había monopolizado la producción de esa bebida y continúa siendo la única industria prospera hasta el día de hoy. Los

²⁹ BERTHRAM, Geoffrey y THORP, Rosemary. “Industrialización en una Economía Abierta el caso del Perú en el periodo 1890-1940”. En: Revista Economía N° 1. Lima: PUCP, 1977. p. 63.

³⁰ BONILLA, Heraclio. “Las Crisis Económicas en la Historia del Perú”. Lima: Acuario. Fundación Friedrich Ebert, 1986. p. 201.

ferrocarriles de sur (Peruvian Corporation) y el del Cuzco a Santa Ana adsorbían un buen número de trabajadores asalariados. Curtiembres y fábricas de suelas y cueros trabajaban con escasos personal obrero, del mismo modo que las pequeñas fábricas de aguas de gaseosas, las imprentas y periódicos que empleaban a tipógrafos y trabajadores gráficos. Comenzaba a despuntar el nuevo gremio de transportistas, choferes, y conductores de vehículos motorizados, virtualmente asimilados a la condición de propietarios y pequeños empresarios. Un sector importante por su número, era el de los obreros de la construcción en sus diferentes ramas y especialidades.³¹

Dentro de la clase dominante se podía determinar con claridad, un sector empresarial progresista, formado por hacendados ricos, dueños de extensos terrenos que, bajo la influencia de audaces comerciantes extranjeros, invirtieron sus capitales en empresas industriales pequeñas, pero de gran importancia y trascendencia para su época y su medio:

Tal es el caso de los señores Garmendia, Montes, Lomellini, Ferro, de la Torre y otros, quienes al haber instalado por primera vez dos plantas generadoras de energía eléctrica, (Corimarca y Calca) y las cinco fábricas textiles que trabajaron en el departamento, fueron pioneros y creadores de una prospera industria textil, hoy, lastimosamente, en trance de desaparición. Hecho este que merece ser debidamente destacado porque rompió la cerrada estructura feudal de la sierra cusqueña, otorgándole un matiz capitalista.³²

Aun desde mucho antes a la caída del régimen de Leguía, en agosto de 1930, las consecuencias del crack financiero de 1929, se dejaron sentir de inmediato en nuestro país y, por consecuencia, en el Cusco:

³¹ GUTIÉRREZ, Julio. "Así nació el Cuzco Rojo 1924-1934". Lima: Talleres gráficos, 1986, p. 101.

³² Idem. p. 100.

Paralizaron importantes trabajos viales, las pocas obras públicas y construcciones en la ciudad y centenares de trabajadores, especialmente de construcción civil, deambulan por las calles y plazas en busca de cualquiera ocupación reenumerada, fenómeno nunca antes visto en la antigua ciudad de los incas. Como a los grandes centros industriales, La desocupación había llegado a la otrora “tierra de bendición” con todas sus funestas consecuencias el desempleo se acentuó ostensiblemente tras el derrocamiento de la dictadura de los once años.³³

I. 3. LLEGADA DEL PRIMER AUTOMÓVIL AL PERÚ

El transporte urbano en el Perú antes de la llegada de los automóviles a motor, se basaba en diferentes medios de transporte los cuales eran: los equinos, tranvía y el ferrocarril, teniendo como principal medio de transporte dentro de la ciudad “el tranvía”, tal conforme como se corrobora con la siguiente cita: “A partir de 1894 aparecieron con una frecuencia casi anual, plantas generadoras de electricidad y compañías de tranvías, generalmente por iniciativa de la elite empresarial e industrial limeña.”³⁴

Es sabido que el transporte, es un medio de las relaciones económicas entre las diversas áreas que van paralelamente con el desarrollo de una sociedad, por lo que, la llegada del primer automóvil al Perú significó un hito que trajo consigo transformaciones urbanísticas, económicas y sociales, teniendo registrado la llegada del primer automóvil al Perú fue en 1903, un locomobile a vapor traído por el Dr. Ricardo L. Flores:

³³ Idem. p. 125.

³⁴ BERTHRAM, Geoffrey y THORP, Rosemary. Ob. Cit. p. 12.

Sin embargo, es el Dr. Ricardo L. Flores quien ha pasado a la historia como el poseedor del primer automóvil en el Perú. En 1903, importó un auto a vapor que fue manejado en la costa.³⁵

Es entonces que muchas familias de la alta aristocracia empezaron a adquirir distintos modelos de autos traídos del extranjero, incrementándose paulatinamente el parque automotor en la capital del Perú, y con ello, el cambio de su fisonomía como ciudad:

Algunos personajes limeños, especialmente interesados en el automovilismo, se dedicaron a importar, para su comercialización, autos europeos, marca REO, como los hermanos Manuel y Abraham Elguera desde 1905. En 1906 trajeron el primer camión, también marca REO [...] Se les recuerda por abrir en 1907 el primer garaje en Lima, ubicado en el jirón Washington. En 1907, alrededor de 20 automóviles circulaban por Lima. Los aficionados a estas nuevas máquinas decidieron crear el Automobile Club, para desarrollar el automovilismo como nuevo deporte³⁶.

Tanto era la afición de estas personas por los automóviles, que los conllevó a realizar diferentes actividades utilizando automóviles que causaron furor entre la aristocracia limeña, una de estas actividades lo cuenta el historiador Juan Luis Orrego, que menciona un hecho importante que ocurrió el año 1907 con todos los dueños fanáticos de los automóviles, nos indica la cantidad de 25 autos y una moto que existían en la capital limeña. En el que, “realizaron un “rally” desde el Paseo Colón hasta el balneario de La Punta”.³⁷ En dicha actividad se puede identificar a las familias más acomodadas de la capital limeña, deduciendo de ello que el adquirir

³⁵ RODRÍGUEZ VALENCIA, Katya. Ob. Cit, p. 27.

³⁶ Idem. p. 28.

³⁷ BLOG PUCP. “Notas sobre Lima. Los automóviles y el automovilismo”. PUCP. Lima, 2013. consultado el 01 de julio de 2020 de:
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2013/01/16/notas-sobre-lima-los-automoviles-y-el-automovilismo/>

un automóvil demandaba mucha inversión para tenerlo y mantenerlo. No solo este “rally” daría paso a la organización del “Automobile Club” (1907), sino que también nos daría luces sobre el tipo de familias potentadas en Lima.

CUADRO 1: PRIMEROS SEIS AUTOMÓVILES EN LLEGAR AL PERÚ

LOS PRIMEROS SEIS AUTOMÓVILES EN LLEGAR AL PERÚ FUERON:	
Modelo/ propietario	Año
Serpollet de Arturo Werthermann	(1902)
Locomobile de Ricardo Flores	(1903)
Richard Brassier de Ricardo Flores	(1904)
Dion Bouton de Genaro Maghelia	-
Fiat de la casa Enrique Dell’ Accqua y Cia	-
Peugeot de René Larré	-

Fuente: “Grieve Becerra”, Autor Katya Rodriguez Valencia, Editorial Consorcio UNI Serviuni S.A.C, Lima 2000.

Según el blog del diario La República, otro registro a tener en cuenta sobre la llegada de los automóviles al Perú y sus contribuciones al cambio, se dio en la ciudad de Arequipa:

La llegada de los primeros automóviles a Arequipa fue un acontecimiento trascendental que se produjo al bordear la segunda década de los años veinte del siglo pasado. Así fue como la modernidad reemplazó las carretas y los caballos por novísimos vehículos movidos por rugientes

motores a gasolina que les proporcionaban varios “caballos de fuerza “o "Horse Power" para servir a los mistianos. ³⁸

El primer servicio de taxis mediante simpáticos carros de la emblemática fábrica de Mr. Henry Ford, a los que se les apodaba cariñosamente “folleques” para los cuales se requirió de atentos conductores de los que también hay que hacer memoria. El señor que aparece en estas históricas fotografías posando junto a un antiguo y clásico automóvil Ford modelo A, luciendo la indumentaria que identificaba a los choferes de inicios del siglo XX, se llamaba Eudocio Castillo Zegarra.³⁹

³⁸ LA REPÚBLICA. “Don Eudocio y los primeros taxis en la Arequipa de Antaño”. Editorial La República. Lima. 2019, consultado el 01 de julio de 2020. de <https://larepublica.pe/archivo/731819-don-eudocio-y-los-primeros-taxis-en-la-arequipa-de-antano/>

³⁹ Ibidem.

IMAGEN 10: PRIMER SERVICIO DE TAXI “FORD MODELO A” AREQUIPA



Fuente: Pág. Web La República: “Don Eudocio y los primeros taxis en la Arequipa de Antaño”. Editorial La República. Lima. 2019.

I. 4. SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA CIUDAD DEL CUSCO ANTES Y DESPUES DE LA LLEGADA DEL TRANSPORTE (1915- 1950)

A finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, la ciudad del Cusco atraviesa un desarrollo económico basado fundamentalmente en la industria textil, como las fábricas de Lucre, Urcos, Huáscar y La Estrella. Mendoza también importó, a partir de estas fábricas y otras industrias, comienza a mostrarse como una ciudad industrializada del Perú, conforme se detalla:

Posteriormente se instalan cinco fábricas de tejidos de lana (Lucre en 1861, Marangani 1899, Urcos en 1910, Huáscar en 1915 y La Estrella en 1928); simultáneamente, pero en menos escala surgió la industria molinera y cervecera con capitales ligados a la región de esta forma Cusco se convierte en uno de los centros más industrializados del país, situación que posteriormente decayó en forma notable debido a que no produjeron la reinversiones necesarias, ni la renovación de maquinarias, ni la adecuación al progreso tecnológico para mantener niveles de eficiencia siendo desplazadas por la aparición de industrias más modernas ubicadas en Lima, Arequipa y Huancayo [...] la aparición en el mercado de la fibra sintética afectó seriamente la industria de lana.⁴⁰

El proceso urbano de la ciudad del Cusco, se vincula progresivamente con las actividades económicas, mostrando la necesidad de obras públicas (saneamiento, pistas y veredas) similares a otras ciudades metrópoli:

La comercialización de lana de camélidos sudamericanos y ovinos la misma que se dinamizó con la llegada del ferrocarril, lo que generó procesos urbanos de transformación de la ciudad del Cusco a partir de la tercera década del siglo XX. Como consecuencia de ello la ciudad cambia y es dotada de los servicios básicos como el agua potable ejecutado entre los años de 1910 - 1912, tiempo en que se trasladó el puente de Santa Teresa hacia el inicio de la calle Saphi, el que para este siglo dividía la plaza de Cusipata (actual Plaza Regocijo) con la de Huacaypata (actualmente la Plaza Mayor).⁴¹

El progreso de la ciudad del Cusco, se debió a la instalación de diversas industrias, ello generó necesidades como la de servicios de saneamiento; agua

⁴⁰ CORPORACIÓN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO DEL CUSCO. Estudio para el desarrollo industrial del departamento del Cusco. Cusco. Impresión: Dionisio Mamani Quispe, 1982. p. 15.

⁴¹ GONZALES USCA, Ruth Mery, YUPAICCANA SALLO, Nelly Jakeline. Los asentamientos humanos contemporáneos de los distritos de cusco y Santiago desde, 1950-1980. Tesis para optar el grado de licenciado en Historia. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, 2017. p. 33.

potable, luz y pavimentación de calles, al igual que un servicio de transporte urbano público constante, como complemento de desarrollo vial.

De similar forma y, siguiendo con el proceso de modernización, se instaló en la ciudad “La Compañía Eléctrica Comercial del Cusco”:

Un consorcio de capitalistas peruanos integrado por Mariano Ignacio Ferro, Abel Montes, Cesar Lomellini - ministro y senador durante el gobierno de Billinghurst y Emilio Carrenzi Galezzi, establecieron la primera central hidroeléctrica que comenzó a funcionar hacia 1914. La empresa se denominaba Compañía Eléctrica Comercial del Cusco y tenía sus oficinas en el Portal de Espinar [...] con la fuerza eléctrica las industrias se incrementaron⁴².

Las nuevas industrias, significaban un gran avance para cubrir la carencia de diferentes servicios ya mencionados.

Dada las circunstancias y, debido al incremento del comercio, las casas comerciales arequipeñas montaron sucursales en Cusco, tales como: Establisements Braillard, Anthony Gibbs & Sons, Emmel Hnos, Forga e Hijos y G. Ricketts e Hijos. Las familias que contribuyeron en la modernización de la ciudad del Cusco fueron: la familia Lomellini que, para transportar sus mercaderías del terminal férreo a sus tiendas, lo hacían utilizando el tranvía, tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

Algo que halaga en mucho el progreso comercial del cercado, en el movimiento que se nota desde la implantación del tranvía urbano, especialmente en orden a la importación de maderas de pino Oregón consignadas para la respetable casa comercial de los señores Lomellini y Cía. Es, pues, un hecho indiscutible el progreso del Cuzco, siendo el coeficiente inequívoco de esta aserción, la actividad en el tráfico comercial. Hasta hace poco, la deficiencia de medios de

⁴² VALCÁRCEL, Luis Eduardo. Memorias. Lima: IEP, 1981. p. 37.

viabilidad, los que eran monopolizados con grave detenimiento del comercio en general, creaba obstáculos insuperables para el abastecimiento de muchos artículos, a la par que contrarían el desenvolvimiento industrial; empero, el hecho de haberse descorrido mayores horizontes al progreso comercial ha determinado el rezago de las casas monopolizadoras, poniendo muchos al alcance de cualquier fortuna, lejos los caprichos de algunos negociantes.⁴³

Por otro lado, la implantación del tranvía en la ciudad del Cusco, como medio de transporte masivo, fue beneficioso para la sociedad, porque se podrá transportar diversos artículos a diferentes puntos de la ciudad. Es por eso que, la implantación de los medios de transporte como el ferrocarril y el tranvía, hacen que la ciudad del Cusco adquiriera un contexto de modernidad, como sucedió con las industrias cerveceras, caso de Gustavo Mangelsdorff, Leoncio Vigne, Ernesto Gunter. La presencia de estas industrias, dinamizaron el movimiento económico de la ciudad, así como las fábricas de textiles: La Estrella de la familia Lomellini, Huáscar de la familia La Torre, también la fábrica de Chocolates y jabones J.B. Arenas.⁴⁴

Este desarrollo industrial cusqueño, entre el inicio del siglo XX y 1931, pese a las condiciones de trazo de la región y de una sociedad predominante agraria se debió al esfuerzo constructivo de sus hombres, que con capitales locales levantaron una base material de energía e industrias textiles y molineras. Esta capacidad de inversión dado el tiempo lugar demuestra que, en el Cusco, hubo una pequeña burguesía industrial de gran pujanza.⁴⁵

Considerando el sentido de modernidad y la dinámica de desarrollo que ésta demanda, es que, durante este periodo, la ciudad del Cusco se encontraba abandonada en cuanto al tema urbano (calles sucias), pero también se podía evidenciar la presencia del río Saphi a la intemperie en el centro de la ciudad, porque

⁴³ DIARIO EL SOL. "Actividad comercial". 1 de agosto de 1910. p. 3.

⁴⁴ GONZALES USCA, Ruth Mery, YUPAICCANA SALLO, Nelly Jakeline. Ob.Cit. p. 33.

⁴⁵ Corporación Departamental de Desarrollo del Cusco. Ob. Cit. p. 15.

aún no estaba canalizada y mostraba un mal aspecto (incluso por insalubridad), para lo cual era necesario realizar limpiezas generales y faenas:

Debiendo procederse próximamente a la limpieza general del Huatanay, notifíquese a los dueños de las casas y establecimientos situados en el girón comprendido entre el Puente del Rosario y los baños de Sappi, en ambas márgenes del indicado río, a fin de que se abstengan de arrojar basura a este; penándose con multas a los que así lo hicieren o permitiesen que lo hagan sus inquilinos, a partir del día 18 del mes en curso, en que abra de comenzar la labor de limpieza.⁴⁶

En este periodo las calles de la ciudad del Cusco no estaban pavimentadas, muchas de ellas se encontraban sin canalizar, lo que dificultaba el libre tránsito peatonal y vehicular por la ciudad.

La necesidad de nuevas calles en ese periodo era notable, por ende, los vecinos solicitaban nuevos accesos como: pistas y veredas, para un mejor tránsito peatonal y vehicular, tal como se demuestra en la solicitud dirigida al Sr. Inspector de la policía del Cuartel, en fecha 16 de octubre de 1914:

Los vecinos del barrio de Tullumayu, que piden se establezca una vía de comunicación directa entre su calle y la de las Ruinas de San Agustín, [...] Porque se impone la necesidad de abrir un camino recto por entre un canchón situado detrás[...] de esta manera, podría, pues, formarse una nueva avenida que, más tarde, sería la directa para la estación del ferrocarril.⁴⁷

Las obras de canalización eran solicitadas de manera frecuente, generando molestia en la población y era causa de crítica por parte de los visitantes, pero también, otra necesidad de ese tiempo, era el abastecimiento de agua potable para

⁴⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 64. Año: 1915.

⁴⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 64. Año: 1915.

la población que se encontraba en constante crecimiento debido a la migración del campo al área urbana (lo que suponía una suerte de planificación vial a mediano plazo). Las obras que en esos tiempos se realizaban, era la colocación de piletas, tal conforme se evidencia en la solicitud hecha al Honorable alcalde del Cusco:

Tengo el conocimiento de haberse autorizado a los vecinos de la calle del Hospital, para la colocación de dos piletas en la calle de la Almudena, y cómo es posible que para esa obra se quiere hacer uso del agua que surte a las parroquias de Santiago y Belén.⁴⁸

En el año de 1916, las principales arterias de la ciudad comenzaban a canalizarse, como es el caso del callejón de Loreto “En sesión de 5 del corriente, el H. Consejo ha resuelto proceder a la reparación, canalización y pavimentación del callejón de Loreto, colocando en él una vereda ancha, en forma adecuada, y autorizando para ello a US”.⁴⁹

Los trabajos de canalización tenían que darse de manera seguida, sin embargo esto no era posible debido a que los proyectos se daban de manera paulatina, por ejemplo; el 19 de diciembre del año 1917, una de las principales avenidas que requería urgente atención del Consejo, era la calle José Pardo: “La obra de canalización que actualmente se está haciendo en la calle de San Andrés, requiere que también se canalice la avenida “José Pardo”, siguiendo los estudios técnicos, planos y presupuestos formados por el ingeniero Sr. Roberto Gohring”.⁵⁰

La canalización de las principales vías de tránsito, contaban con proyectos de pavimentación, en función a las necesidades sociales de la época; ejemplo de ello

⁴⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año: 1916.

⁴⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año: 1916.

⁵⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 71. Año 1917.

fue durante el año de 1917, cuando la calle Hospital requería una urgente pavimentación:

El señor alcalde del Consejo ha oficiado al presidente de la junta departamental insinuando que la junta de su presidencia vote una cantidad en el presupuesto para 1918 para el arreglo y pavimentación de la calle del Hospital que se encuentra en pésimas condiciones a pesar de ser la calle más transitada por todos los elementos sociales del Cuzco, cuando se verifican los sepelios.⁵¹

En este proceso de modernización de la ciudad del Cusco, una de los servicios que fue afectado con la llegada del transporte urbano motorizado fue el tranvía, del cual era propietario el Sr. Antonio Velasco, quien continuamente se venía quejando por las averías del pavimento por donde circulaba el tranvía, pero también por cuestiones políticas en la gestión edil, en fecha de 02 enero de 1920:

Que como los desperfectos que se vienen ocasionando en los entrieres de mi tranvía por los automóviles i camiones, que sin reglamentación alguna, transitan causando desperfectos en la vía pública, son cada vez más frecuentes i me obligan a constantes gastos, quiero dejar constancia, de que las intimaciones que Ud. mande notificar al representante de la empresa de esos vehículos, Dr. D. Francisco Ponce de León, tienen que resultar siempre ineficaces, porque tengo fundado conocimiento de que dicho señor no hace sino prestar su nombre i que el verdadero empresario es el Concejal Sr. D. Martin Mendoza quien sin duda, con el propósito de seguir siendo miembro del consejo para poder favorecer los intereses de su industria con detrimento del público i de otras empresas como al presente ha optado por el temperamento de colocar como representante nominal al Dr. D. Ponce De León. He allí la razón, porque las ordenes de la alcaldía son infructuosas i mis derechos siempre burlados i

⁵¹ EL COMERCIO-CUZCO. "Por la pavimentación de la calle Hospital". Martes, 12 de junio de 1917. p. 3.

calculados, teniendo que yo arreglar pavimentos que otros destrozan i soportar gastos de otras industrias.⁵²

Pese a todo, la instalación de la empresa de tranvía no solo generó progreso en la ciudad, sino que también cambió el panorama del Cusco de entonces, porque se evidenciaban calles con una planimetría urbana inca con (calles angostas, vías sin pavimentos), lo que generaba inconvenientes para la circulación de automóviles y camiones de la empresa de Don Martin de Mendoza, tal como se puede apreciar en la siguiente cita del 5 de diciembre de 1919:

Habiéndose recibido en esta alcaldía reiteradas quejas de varias personas, de que el tráfico de los automóviles y autocamiones pertenecientes a la empresa representada por el Dr. Francisco Ponce de León, ha causado considerables desperfectos en el empedrado y enlosado de las calles por donde recorren; notifíquese a dicho representante, para que proceda a la inmediata reparación de todos los desperfectos ocasionados por sus autos y camiones, haciendo reponer las piedras y losas destrizadas por ellos; bajo el apercibimiento de que, en caso de no verificarlo así, el concejo ejecutara las reparaciones necesarias, a costa del responsable.⁵³

En enero de 1920, los automóviles generaban destrozos en las calles y rieles obstaculizando el libre funcionamiento del tranvía, tal como se demuestra en la solicitud dirigida al Concejo Municipal.

Pido a Ud. Se sirva ordenarle directamente al Sr. D. Martin Mendoza, para que mande refaccionar los enterieles de mi tranvía, cada vez que sus automóviles i autocamiones causen deterioros, i que evite sobre todo hacer discurrir esos vehículos por entre los dichos enterieles de mi tranvía.⁵⁴

⁵² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año: 1921.

⁵³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

⁵⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

Los desperfectos que la empresa de transporte había causado en las diferentes arterias seguían siendo problema para la ciudadanía cusqueña, en noviembre de 1920:

Notifíquese al empresario del servicio de automóviles y camiones, que para en el término de ocho días, mande reparar el empedrado de la calle de San Andrés, en el que ha ocasionado considerables desperfectos el tráfico de sus vehículos, bajo el apercibimiento de que en caso contrario, lo verificara el concejo, a costa de la empresa, con el recargo del veinticinco por ciento (25%) [...] No habiendo cumplido, hasta la fecha, el empresario del servicio de autos y camiones, con reparar los daños y desperfectos causados por el tráfico de sus vehículos, en el pavimento de la calle de San Andrés, y habiendo ocasionado ellos mismos nuevos deterioros en aquella calle y en la de Estrella Mesón.⁵⁵

En el año de 1930, se expone un problema sobre las personas que no contaban con un permiso para conducir vehículos motorizados, puesto que no respetaban las normas y reglas de transporte, ocasionando accidentes:

Esta inspección ha constatado que en la ciudad i camino carreteros circulan camiones i autos conducidos por personas que no están brevetadas; así ha notado que en la circulación urbana los conductores de vehículos se exceden en las velocidades, sobrepasando mucho a lo prescrito reglamentariamente. En esta virtud, sírvase Ud. pasar nota a la comisaria de la policía fin de que se exija todos los conductores de vehículos la presentación de los brevets respectivos i controle la velocidad reglamentaria de los vehículos motorizados.⁵⁶

Para la época era indispensable contar con la inscripción de las matrículas de cualquier medio de transporte, para así poder transitar con normalidad y tener la

⁵⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

⁵⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

documentación en regla, de esta manera la Municipalidad podía llevar un control del parque automotor:

Notifíquese a los dueños, empresarios o conductores de los automóviles que circulen en la población, para que, en el término de diez días, contados desde su notificación, cuiden de hacerlos matricular en la tesorería municipal, haciendo colocar, en parte visible, las respectivas placas de numeración correlativa; bajo el apercibimiento a que haya lugar, en caso contrario. Regístrese.⁵⁷

En el Cusco de aquella época, ya existían varias empresas importadoras de automóviles y otros enseres, dinamizando el crecimiento económico de la ciudad, como fue el caso de la familia Lomellini. Otra empresa importadora era la Sociedad Importadora de Automóviles “FIAT Ltda.”, con el fin de brindar transporte a los bomberos del Cusco, tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

Nos permitimos acompañarle un folleto descriptivo de las autobombas Tamini, montadas sobre chasis Fiat rogándole, examine atentamente, y no dudamos lo tendrá en cuenta, el Honorable concejo, cuando decidan formar una compañía de bomberos, similar a las que vienen funcionando en otras ciudades [...] la formación de una compañía de bomberos, y la garantía que supone, para la buena marcha de la misma, poseer un material dotado de los últimos perfeccionamientos técnicos. Si el folleto que le acompañamos, no cumplierse con las necesidades de esa localidad, le rogamos molestarse en darnos los datos más importantes, para absorverle cualquier duda o problema.⁵⁸

De similar forma, para proveer de transporte a la policía, la empresa “Enrique W. Gibson, Ltda.” Sería la encargada de brindarle soporte informativo:

⁵⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

⁵⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 91, Año: 1930. Sección: Rodajes.

Nos hemos informado que el concejo de su digna presidencia, necesita un camión para el servicio de la baja policía. Como nosotros tenemos uno en stock, del último modelo 1930, equipado con caseta cerrada, carrocería de estacas, para hacerle una demostración y poder comprobar así la bondad del nuevo CAMION FORD, que, por hoy, acusa notable ventaja en economía y perfección sobre todas las mejores marcas; estimamos pues, que, para la finalidad perseguida, ningún otro carro se adaptaría mejor.⁵⁹

Para el año de 1931, el transporte en la ciudad del Cusco significó un gran salto hacia la modernidad (aunque el tráfico de autos se incrementaba a la par), las diferentes industrias venían instalándose, como es el caso de la empresa de teléfonos quienes colocaban postes en distintas arterias de la ciudad, lo cual generaba molestia en el tráfico de vehículos y peatones por la ciudad:

Por el cual se indique a los propietarios o representantes de las empresas de teléfonos i telégrafos, para que en los sitios donde los referidos postes obstaculizan el tráfico procedan a adosar a las paredes, en el plazo improrrogable de quince días contados de la fecha de su notificación.⁶⁰

Asimismo, para un mejor control del tránsito del vehículos mayores y menores el municipio era el encargado de proveer las placas para camiones, ómnibus, automóviles, motocicletas e incluso para bicicletas, con el objetivo de proveer un mejor orden vial en la ciudad:

La reinscripción de vehículos necesita la dotación de nuevas placas a estos. Como es de costumbre el Municipio debe proveerlas; primero, por la uniformidad que se establece en todos los carruajes circulantes; i segundo, porque constituye una renta municipal. Solicito, pues se sirva U. disponer que tesorería contrate la manufactura de doscientos pares de placas para

⁵⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 91, Año: 1930. Sección: Rodajes.

⁶⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 94, Año: 1932. Sección: Rodajes.

automóviles, i camiones omnibuses, cien para bicicletas i 30 para motocicletas, según las indicaciones que de acuerdo con el reglamento de rodaje suministrara.⁶¹

Aun así, el control del parque automotor era deficiente, debido a que su proceso de inscripción por parte de la municipalidad era genérico, lo cual dificultaba la posterior clasificación de los diferentes medios de transporte que transitaban en la ciudad:

Cumplo con devolver a Ud. la circular N° 29 de la dirección general de estadística, debidamente diligenciada, no ha podido llenar conforme a las exigencias del formulario recibido, pues la inscripción había sido demasiado deficiente. Así, no existe clasificación de automóviles particulares, oficiales i de servicio público, uno solo había sido el formulario para estos diferentes tipos. Inscripción de motocicletas tampoco había existido; i los omnibuses había estado clasificados entre los camiones.⁶²

Para dicha estadística la Municipalidad, mediante informes, pedía que reinscriban a todo el parque automotor, para así poder tener una cantidad exacta de los vehículos que circulaban en la ciudad del Cusco, tal como se evidencia en la siguiente cita:

Esta inspección sería de parecer de que se publique un aviso en los periódicos, señalado un plazo perentorio para la reinscripción técnica de todos los vehículos de la localidad, porque actualmente se puede decir que el concejo no lleva control exacto, sobre este ramo de administración. Asimismo, no sería indispensable acuerdo expreso de concejo, para proceder a esta reinscripción,

⁶¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 93, Año: 1931-1932. Sección: Rodajes.

⁶² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 93, Año: 1931-1932. Sección: Rodajes.

pues es tramite netamente administrativo que podamos realizarlo, Ud. i esta inspección de acuerdo.⁶³

Para los años de 1936, en la oficina de la Municipalidad del Cusco, la casa comercial ubicada en la calle Garcilaso, presentó un oficio con el fin de crear un garaje, que supone la intención de brindar un mejor servicio en el transporte urbano, considerando además la estructura de las calles:

Que teniendo necesidad de convertir en garaje un depósito o almacén colindante con la calle Garcilazo N° 51, ubicado en nuestra casa comercial, deseamos abrir una puerta en vez de ventana que hoy existe: que la referida ventana no encierra ningún valor histórico, tanto incaico como colonial [...] la licencia para apertura de una puerta de garaje, solicitada por los recurrentes señores Sres. Emmel Hermanos, no se puede conceder, por las siguientes razones: por el estado de deterioro de la pared del inmueble mencionado, que abriendo la puerta, corre el peligro de desplomarse; por otra parte la estrechez de la calle Garcilaso tampoco permite la construcción de garajes, que siempre dan un aspecto antiestético, constituyendo además, un peligro para los viandantes.⁶⁴

Para la fecha de octubre de 1936, algunas calles del Cusco presentaban problemas de acceso, ya que casi todas las calles del centro histórico tenían un empedrado o estaban pavimentadas, pero no así las calles circundantes:

Los vecinos del populoso barrio de Santiago formulan ante el concejo, solicitando que empiedre por lo menos el sector comprendido entre kaskaparo y el puente de Santiago, donde en la época de lluvias se forman fangales y barrizales que imposibilitan el tráfico de peatones y automóviles; considerado que por el estado económico que atraviesa el municipio no es posible atender

⁶³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 93, Año: 1931-1932. Sección: Rodajes.

⁶⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, Año: 1936. Sección: Rodajes.

a una obra de pavimentación correspondiente, pero que no procede dejar ese lugar de tránsito en las condiciones actuales.⁶⁵

También tenemos un sello de inspección que complementa la idea anterior, pero que además contempla el problema sanitario y de comercio:

Habiéndose constatado por el personal de esta inspección, los múltiples inconvenientes i dificultades que a diario se suscitan en la prestación del servicio inter - urbano de vehículos, debido especialmente a las circunstancias del excesivo número de pasajeros que en frecuentes casos suele admitirse por los propietarios o conductores, así como por que el transporte de carga se hace en el mismo coche destinado a los pasajeros, quienes sufren las consecuencias de la incomodidad por estrechez de sitio y por los malos olores nauseabundos procedentes de los bultos i la carga; siendo por tanto, de imperiosa necesidad, dictar de acuerdo con la atribución determinada por el art. 22 de la ley orgánica de municipalidades.⁶⁶

Suscitados estos problemas de transporte de pasajero y carga que se venían presentando en la ciudad del Cusco, el Concejo Municipal del Cusco dispone:

“DISPOSICIONES PARA REGULAR EL TRANSPORTE DE CARGA

- Todo carro de servicio inter - urbano, deberá tener en la parte exterior, la inscripción de su capacidad para pasajeros o para carga.
- En ningún carro deberá admitirse mayor número de pasajeros del de su capacidad indicada.
- No podrán viajar pasajeros en los carros de carga.
- Los carros que tengan que transportar pasajeros y carga a la vez, deberán previamente estar provistos de una división total de su coche,

⁶⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, Año: 1936. Sección: Rodajes.

⁶⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, Año: 1936. Sección: Rodajes.

cuya parte delantera será destinada para pasajeros y la trasera para carga.

- Ningún carro de los que se denominan rurales, podrá transportar carga a no ser en el pescante de la parte trasera exterior.
- Queda terminante y absolutamente prohibido el transporte de pasajeros o carga en el techo de todo carro, así como en la parte o lado izquierdo interior del piloto, por estar técnicamente comprobado, ser perjudicial a este para su libre acción, con inminente peligro para la estabilidad del vehículo”.⁶⁷

En el año de 1937, se genera una orden emanada del Concejo distrital del Cusco para la refacción de la calle Choquechaca, según consta en la presente cita.

Considerando que la calle Choquechaca, presenta en la actualidad no solamente un aspecto poco aceptable, sino que ofrece graves obstáculos para los transeúntes peatones y para los carros, por los hacinamientos que extraídas del cause del río, subsisten a todo lo largo de la calle se acuerda que la cuadrilla municipal que trabaja en la avenida centenario, tan luego de acabar las obras que tiene a su cargo ese sector, pasaran a la calle Choquechaca a eliminar los hacinamientos de piedras que existen en esa calle a reparar en la medida de lo posible los baches y desperfectos que se encuentran en el pavimento.⁶⁸

Sin embargo, para los años de 1950 el Cusco dejó de ser llamado “una de las ciudades industrializadas del Perú”, como lo afirma la CORDE (Corporación Departamental de desarrollo del Cusco):

El Cusco se ha desindustrializado, desde 1956 - 1957, la industria textil, tan vigorosa en años anteriores, ha entrado en un rápido colapso por competencia de fábricas más modernas de la costa, prueba de esto es la desaparición de la

⁶⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, año: 1936. Sección: Rodajes.

⁶⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, Año: 1936. Sección: Rodajes.

fábrica Huáscar i la actual situación de” La Estrella” i Urcos, que agobiados por sus deudas han sido entregadas a cooperativas de empleados i obreros, que las han asumido como pago de sus beneficios sociales. Su maquinaria obsoleta i el pasivo que arrastran los impiden competir ventajosamente con sus similares de Lima y Arequipa.⁶⁹

Podemos apreciar que, a lo largo de estos años, la ciudad inició con el proceso de modernización, con pequeñas obras, como, por ejemplo: la instalación de piletas, canalización y apertura de calles, servicio de alumbrado público y saneamiento, que fueron ejecutándose de manera paulatina y mejorando la calidad de vida de la población, siendo el transporte un eje de desarrollo que permitió poder dinamizar económicamente y de manera articulada las arterias de la ciudad con un beneficio social.

I. 5. PRIMEROS MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DEL CUSCO (1915-1950)

I. 5.1. EL FERROCARRIL

Un acontecimiento muy importante se dio en 1908 con la llegada del ferrocarril al Cusco, lo cual significó un salto hacia la “modernidad” para sus habitantes: “Muchas crónicas de la época reseñan la llegada del ferrocarril como uno de los acontecimientos más importantes en la vida del Cusco de inicios del siglo XX”⁷⁰.

Este importante medio de transporte reforzaría el proceso de modernización que en el Cusco se venía fomentando. Según Roberto Samanez, la primera locomotora llegó al Cusco el 13 de septiembre de 1908:

⁶⁹ Corporación Departamental de Desarrollo del Cusco. Ob. Cit. p. 15.

⁷⁰ KUON, Arce y SAMANEZ, Roberto. “Cusco tradición y Modernidad, La industrialización, el comercio y sus protagonistas”. Cusco: Caja Cusco, 2018. p. 30.

Una tarde del mes de septiembre de 1908 una pitada del primer tren resonó en los aires y su eco fue repetido por los cerros que circundan la ciudad [...] llegamos a los terrenos del fundo Wánchaq donde contemplamos absortos, sentados en el suelo, los vagones de carga y hasta a los brequeros y maquinistas que parecían hombres extraños algo así como los marcianos que nos imaginamos.⁷¹

Este acontecimiento costó mucho trabajo no solo al gobierno central y locales, sino también a la población que participó activamente con mano de obra. Este proceso participativo, consistió en que las autoridades (de cada pueblo por donde pasa el ferrocarril), debían designar un área de terreno destinado a la construcción de la estación del tren que sirva para el embarque y desembarque de pasajeros y carga:

Conforme avanzaban los trabajos en los primeros días del mes de agosto de 1908, el Cuzco, se agitaba más en torno a la próxima llegada del tren, como se ha visto en la construcción. El 3 de agosto de aquel año mientras el ferrocarril subía hacia el valle del Huatanay, las autoridades locales y las instituciones se dieron a la tarea difícil por cierto de fijar el sitio para la estación de los ferrocarriles. Intervinieron en un largo debate los senadores por el Cuzco doctores Telémaco Orihuela y Teófilo Luna, quienes señalaron el lugar. Estaba comprendida en la parte sur de la ciudad, entre las confluencias de los ríos Chunchulmayo y Huatanay. Adujeron para el caso diversas razones de peso, entre las que estaba de que se hallaba situado de la ciudad a más de 5 cuadras del Arco de San Andrés ósea la Alameda. Finalmente fue aprobada la sugerencia por mayoría. Así se le comunicó al Ingeniero Marc Ginnes que, dirigió el ferrocarril.⁷²

⁷¹ Idem. p. 31.

⁷² Ibidem.

De esta manera se fue acondicionando el lugar designado para la estación y sus alrededores, con el propósito de generar el fácil acceso de los pasajeros a la estación del ferrocarril, que hoy ocupa.

Que estando próximo a llegar el ferrocarril a esta ciudad y habiéndose determinado la pampa de “Huanchac” para el lugar de la estación; se hace necesario y urgente abrir una avenida que ponga en comunicación a la ciudad con dicha estación que demandando un fuerte desembolso el proyecto de la avenida que continuando la calle de San Andrés termine en el lugar de la estación; trayecto en el que necesariamente habría que construir un puente y calzadas sobre el río Huatanay cuyo costo no bajaría de ocho a diez mil soles.⁷³

La llegada del ferrocarril, el establecimiento de fábricas y compañías comerciales hicieron que la ciudad del Cusco ingresara a la modernidad, al igual que otras ciudades metrópolis del Perú. Esto significó la necesidad de realizar obras de envergadura acorde con esta; para tal efecto, se emitió el Decreto Supremo publicado en fecha 20 de julio de 1908, que expresaba la necesidad de disponer lo conveniente para la ejecución de la reconstrucción del mercado de abastos, autorizando además al prefecto del departamento, para que contrate los servicios de un ingeniero y realice los respectivos estudios.⁷⁴

El medio de transporte a distancia que unía la ciudad del Cusco con los distritos, provincias y departamentos fue el ferrocarril, la misma que por deficiencias en la administración tuvo un precario servicio al usuario, pero para algunas familias esto significó una fuente de trabajo a partir de diversos negocios locales y regionales:

El servicio del ferrocarril del Cuzco, es uno de los más caros y deplorables. Subsiste la situación que hice notar el año anterior. Al haber duplicado el precio

⁷³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 47. Año: 1908. Sección: Rodajes.

⁷⁴ Passim.

de los pasajes y fletes. Puedo afirmar que es el ferrocarril más caro del mundo y el más desaseado e incómodo que pueda imaginarse. Basta anunciar que el material rodante que sirva de Juliaca a Cuzco, es el mismo que se inició la línea de ahora 40 años. Los coches con asiento de verano en un lugar completamente frígido, el servicio higiénico absolutamente nulo. Ha sucedido que en la época de lluvias los pasajeros tienen que hacer uso de paraguas, por las enormes goteras que tienen los vigésimos coches que utilizan. y solicito que el ministro de fomento, procure el inmediato remedio de la situación.⁷⁵

I. 5. 2. EL TRANVÍA

Desde comienzos de siglo XX, dos hechos importantes comenzarán a transformar la economía de la ciudad del Cusco; uno de ellos fue el auge del comercio de lana y del caucho, y el otro fue la oportunidad de trabajo generado por el tendido de la línea férrea del ferrocarril del sur del Perú y de Santa Ana (Quillabamba). Asimismo, se generan para la época recursos para la ejecución de obras de saneamiento como la canalización del río Saphi, y la elaboración del proyecto de ampliación de la línea férrea hasta Santa Ana; obras que generaron modernidad en la ciudad y a la vez, mayores oportunidades de trabajo. Con ello, se incrementó el flujo de pasajeros visitantes a la ciudad, siendo necesario brindar el servicio de transporte urbano, el mismo que dio origen al servicio de tranvía:

En 1910 el Cuzco contaba con una población aproximada de 10.000 habitantes, su extensión era reducida, una de las nuevas vías inauguradas en esa época, que estaba en las afueras de la ciudad era la avenida Huáscar, la estación del ferrocarril del sur ubicada en el lugar actual era un sitio alejado de la ciudad. La Avenida el Sol estaba canalizada únicamente hasta la altura del puente Rosario [...] en este pequeño mundo incrustado en medio de la agreste serranía, las inquietudes de sus hombres por el progreso, Antonio Calvo iniciaba las primeras actividades para la constitución de la empresa eléctrica Cuzco, mientras los

⁷⁵ AGUILAR, Blas. "Historia del Cusco Republicano". Cusco: S/E. 1978. p. 154.

hermanos Caballero de Arequipa hacían los primeros estudios de la instalación de una central hidro-eléctrica.⁷⁶

En la ciudad del Cusco el primer servicio de transporte urbano público fue el tranvía de tracción animal, brindando servicio en el centro de la ciudad, tal como se menciona en la siguiente cita:

En 1910 Antonio Velasco Molina, visionario cusqueño y parlamentario por la provincia de Chumbivilcas, fundo el primer servicio de transporte urbano de pasajeros jalado por bestias de carga, iniciando para tal efecto el tendido de rieles por el centro de Cusco y creando dos líneas de tranvía.⁷⁷

Este proceso de instalación de rieles, se dio por las principales calles de la ciudad del Cusco, artículo que se publicó en el diario El Comercio el día martes 26 de julio de 1910:

Los trabajos para la implantación del servicio de tranvías en esta ciudad se hallan muy adelantados. Están colocando los rieles respectivos en las calles de Santa Teresa, Heladeros, Marques, Mantas, San Andrés. La empresa ha comenzado a conducir cargas, por dichas vías, en un carro de plataforma es probable que para fines de agosto quede terminada la colocación de rieles en las demás calles de la ciudad. La extensión total será, por ahora, de 4.500 metros; y habrá servicio de circulación por la vía de San Andrés, La Merced, Plaza de Armas, Santa Catalina Angosta y Ancha, San Agustín, Limacpampa y la nueva Avenida Huáscar.⁷⁸

⁷⁶ PEZO IBERICO, Raúl. "EL SERVICIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DEL CUZCO". Tesis para optar al título de economista, Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. 1957. Cusco. p .26.

⁷⁷ KUON, Arce y SAMANEZ, Roberto. Ob.Cit. p. 33.

⁷⁸ PEZO IBERICO, Raúl. Ob. Cit. p. 27.

IMAGEN 11: EL TRANVIA DEL CUSCO



Fuente: Pág. Web. NADA A DECLARAR. “El antiguo tranvía del Cusco, 1910”. Fotógrafo: Miguel Chani.

Con respecto al tarifario por servicio, que brindaba el tranvía urbano, el diario El Comercio, en su edición del día jueves 01 de setiembre de 1910:

La línea está muy adelantada y el empalme de la calle de Santa Catalina Ancha la dejará expedita para el tráfico. El servicio se hará con 4 hermosos coches, de a 16 pasajeros cada uno. El pasaje constara de 10 centavos por persona; y un abono para 15 servicios S/.1.00. Así empezó en la ciudad del Cuzco, un servicio estable para el transporte urbano, el rodar de los tranvías y el compás del caminar de las mulas, fue un ruido familiar en sus calles, y la figura del tranvía una bella estampa cuzqueña que se ha dejado al olvido. La situación económica de la empresa del tranvía urbano contaba con ingresos por el transporte de carga, especialmente de la estación del ferrocarril y cobraba S/.1.50 la tonelada, además del transporte de personas cuya tarifa era de S/.0.10 centavos y abonos para 15 servicios por S/.1.00. Este transporte de pasajeros efectuaba en forma

más intensa los días de salida y llegada del Ferrocarril del Sur. Uno de los gastos de mayor importancia representaba el mantenimiento y renovación de los animales de tiro, cuya cantidad fluctuaba en 60 bestias y se alquiló para el cultivo de pastos destinados a la alimentación, terrenos en Zarzuela Alta por los que se pagaba un canon anual de S/. 5.000.00 a S/.6.000.00.⁷⁹

El tranvía era un medio de transporte utilizado para el traslado de pasajeros y carga. Como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, disminuyen las importaciones y, por ende, el transporte de carga dejó de percibir utilidades, perjudicando directamente a la empresa del tranvía urbano; es así que, Antonio Velasco solicita la reducción de impuestos a la Municipalidad del Cusco:

Antonio Velasco, empresario del ferrocarril urbano de esta ciudad, ante U.S. con el mayor respeto digo: que tengo conocimiento de que, en la sesión de hoy, la institución que U.S. preside ha de rebajar prudencialmente la tasa contributiva de algunos contribuyentes. Aunque tengo elevada mi queja ante el supremo gobierno sobre la contribución que se me ha impuesto por el ferrocarril urbano, por las razones siguientes que desde fines de julio del año próximo pasado ha disminuido en considerable esfera la importación de mercaderías que vienen del extranjero, con motivo del gran conflicto europeo.⁸⁰

Este conflicto europeo afectó a diferentes comercios, debido a la dificultad de realizar importaciones, reduciendo a la vez el requerimiento de transportes de carga en la ciudad, y perjudicando el dinamismo económico como consecuencia:

Que ha arrastrado por consecuencia la terrible crisis mundial que está haciendo languidecer las industrias causando grave daño especialmente a las empresas

⁷⁹ Ídem. p. 28.

⁸⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 64. Año: 1915. Sección: Rodajes.

de transporte, como el urbano de esta ciudad que apenas se sostiene a merced de los esfuerzos supremos que hace la empresa.⁸¹

Si la crisis persistía a causa de la guerra, las empresas de transporte tendrían que suspender su servicio hasta que el movimiento comercial volviera.

En el año de 1915, el manejo de este tipo de empresa no era fácil, las quejas y observaciones eran constantes, por ejemplo: no respetar el tarifario establecido:

Según los que se quejaban de la empresa del Tranvía Urbano. Examiné el expediente de contrato el H. Consejo y la empresa, y vi que aparentemente no se cumplía por parte de la Empresa algunos artículos de su contrato [...] Por otra parte, en vista de quejas, en cuanto al servicio de coches especiales, pedí uno personalmente, como inspector de carruajes, pero naturalmente con la condición de parar la tarifa de contrato. Según el artículo 7° del contrato, un coche especial cuesta por viaje redondo una suma equivalente al número de asientos de coche, una el cincuenta por ciento de recargo. Como solo hay 16 asientos en los coches, esto da a razón de diez centavos, la suma de s/1.60, el recargo de 50 % de .80 centavos más o acá un total de S/2,40.⁸²

Otra queja que se generaba al servicio del tranvía urbano, fue acerca del cobro de los equipajes:

Adjunto un recibo de la Empresa de Tranvías Urbanas por la suma de un sol cuarenta centavos, por la conducción de la estación hasta la casa de siete bultos de equipaje. Debo de advertir que se pagó esta cuenta durante mi ausencia momentánea de la casa y al reclamar verbalmente después me dijeron que era correcta la cuenta [...] Me acuerdo mucho que el contrato con dicha Empresa y el H. Consejo permite el cobro de veinte centavos por cien kilos de peso de bultos de tamaño corriente (como eran precisamente los míos) y no distingue

⁸¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 64. Año: 1915. Sección: Rodajes

⁸² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año, 1916.

en cuanto a la naturaleza de la carga. Si no se haya modificado este contrato durante la época de mi ausencia, pues, he debido pagar por los 400 kilos justos la suma de ochenta centavos y no de S/1.40.⁸³

CUADRO 2: TARIFARIO DE LA EMPRESA DEL TRANVÍA URBANO DE LA POBLACIÓN DEL CUSCO AÑO- 1916

TARIFARIO DE LA EMPRESA DEL TRANVÍA URBANO DE LA POBLACIÓN DEL CUSCO AÑO- 1916	
Precio	Kilos
0.20 centavo	100 kilos

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir de documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1916. Legajo 67.

En el año de 1916, una resolución expedida por la Municipalidad del Cusco, dirigida a las empresas de transporte, regula el cobro por transporte de carga, y por servicio especial de carros para familias, los cuales, no podría exceder más del 50% de recargo:

Por servicio especial de carros para familias, en ningún caso podrá cobrar más del 50% de recargo, sobre el pasaje ordinario sobre el número de asientos. Para carga especial, como piezas de maquinaria de gran peso o volumen, será convencional entre los interesados y la empresa no puede, en ningún caso, exceder del 50% sobre los derechos de carga corriente.⁸⁴

Como consecuencia de las quejas por el incumplimiento realizado entre la municipalidad y la empresa del tranvía, el inspector de carruajes dirige un

⁸³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año, 1916.

⁸⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año: 1921 Sección: rodajes.

documento recordando los 3 puntos del contrato celebrado que debía cumplir esta empresa:

1.- Esta cláusula de la escritura manifiesta claramente que se cobrara por coches especiales el valor del pasaje ordinario, que son 10 centavos por asiento y siendo estos diez y seis en cada coche, corresponde, con el cincuenta por ciento de recargo a dos soles cuarenta centavos [...] 2.- Acerca del viaje redondo cree el suscrito que esta debe de entenderse que saliendo de un punto dado por ejemplo la esquina de la merced, volver al mismo lugar, ocupado el coche, no como dice el señor empresario que el viaje redondo corresponde al trayecto que recorre el coche, al hacer el pedido, de la estación del tranvía a un lugar dado por el que la contrata y servirse el coche para solo una carrera, por ejemplo a la estación del ferrocarril, como se comprueba con el recibo que cobra por la bajada a la estación por s/ 4.00, y este viaje no puede entenderse por redondo. Pero, el pasaje de viaje redondo es de veinte centavos, pues por la bajada y subida se cobra ese precio y que sobre esta base se debe hacer el cálculo para un coche especial de que trata la cláusula citada. [...] 3.- La cláusula citada respecto a la carga da a entender que se debe basar en el peso para hacer la cobranza no en el número de bultos por cada carga ordinaria o corriente de 100 kilos se cobrara 20 centavos siempre que exceda de 400 kilogramos y no exceda de 4 metros cúbicos.⁸⁵

En conclusión, el valor del flete por un coche especial, por ejemplo, la bajada a la estación se cobraba S/ 2.40; de un viaje redondo de ida y vuelta era S/ 4.80, por la carga se cobraba veinte centavos por cada bulto que no exceda de cien kilos y que no pase de cuatro metros cúbicos.

El 30 de enero de 1917, el ferrocarril urbano del Cusco presentaba muchos inconvenientes para transitar, entre ellas la falta de pavimentación:

⁸⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año, 1916.

Asimismo, notifíquesele para que en el término de treinta días mande reparar en forma conveniente todos los desperfectos que existen en el pavimento de las vías públicas por donde recorren sus vehículos, entre sus líneas de rieles, cuidando de que se cubra debidamente los fallos que haya entre ellos.⁸⁶

Pero existiría otro inconveniente más, el tranvía causaba deterioros dentro de la ciudad como eran las plazas y calles, el inspector de carruajes y teléfonos notificó a dicha empresa por lo sucedido: “Póngase conocimiento del empresario del ferrocarril urbano, para que en el día haga reparar todos los desperfectos existentes en el pavimento de las calles y plazas que han sido ocasionados por el tráfico de sus vehículos”.⁸⁷

Las vías por donde el tranvía urbano brindaba su servicio, eran mayormente calles anchas, como, por ejemplo: la calle San Andrés que fue descrita como apropiada para el transporte de pasajeros:

La vía de San Andrés, por su anchura, su gradiente grave y por sus demás condiciones, es la, más apropiada para el transporte de pasajeros, y por ese mismo, el Concejo Provincial debiendo hacer todo esfuerzo para terminar la canalización, que ya viene tardando demasiado, devolver ese girón al tráfico del F. U. C. además de que en alguna forma debe el Concejo Municipal, garantizar a esta empresa, que no se repita los daños y perjuicios que se le están causando con el levante inconsulto. De sus rieles y la paralización de su tráfico. Este es un punto esencial el cual llamo la atención del Concejo.⁸⁸

⁸⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año, 1916.

⁸⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 67. Año, 1916.

⁸⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 67. Año, 1916.

IMAGEN 12: BOLETA DE PAGO POR SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCADERÍA



Fuente: Fotografía tomada del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1916. Legajo 67.

Aun así para el año de 1919, el tranvía seguía siendo un medio de transporte solicitado. Por la demanda de pasajeros y carga, fue necesario la creación de empresas de transporte motorizado como la de Martin Mendoza en el año de 1919, a ello se suma los vehículos particulares utilizados por parte de la aristocracia cusqueña, que se iría relegando paulatinamente por el uso continuo del servicio público del tranvía, pero, además, generando algunos problemas con otros posibles medios de transporte:

La empresa del tranvía a tracción animal como es de suponer, tenía que atravesar serios problemas con la aparición de medios de locomoción modernos. Su instalación en el Cuzco si bien contribuyó en el progreso de la ciudad, el éxito económico no era muy alentador. Al implantar este medio de locomoción, tenía que haberse pensado en la posible competencia de otros elementos, como el vehículo de motor a explosión que estaba en un desarrollo

técnico veloz, con la fábrica Ford o la transformación a tranvías de tracción eléctrica, tal como en esos años se pensaba en Arequipa y contando con la posibilidad de la implantación de un servicio eléctrico en el Cuzco [...] En 1919, llegó a esta ciudad el primer camión con motor a explosión, era un Ford, modelo T, de $\frac{3}{4}$ de toneladas.⁸⁹

En el año de 1923, para la realización de obras públicas en la zona urbana de la ciudad, se tenía que extraer los rieles del tranvía urbano, hecho que generaba malestar en la población en general, por el deterioro de la vía, así como desperdicios de material, ocasionando quejas ante la Municipalidad que eran cada vez más frecuentes, tal como se puede apreciar en la presente cita:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. manifestándole que con motivo de los trabajos de canalización del río “Huatanay”, la empresa del tranvía Urbano, ha extendido su línea por la calle de Plateros i Saphi, dejándolas en esqueleto pues no ha hecho empedrar el piso, lo que ocasiona una gran molestia a los transeúntes 3 i 4, por ser dichas calles el pasaje obligado para las tropas i ganados de los mencionados cuerpos.⁹⁰

El año de 1923 el ferrocarril urbano, tenía a su responsabilidad la reparación y mantenimiento de las vías por las que transitaba, como podemos evidenciar en la siguiente cita en el que, se solicitaba la reparación de los deterioros ocasionados específicamente en la calle Saphi:

Me dirijo a Ud. manifestándole que la empresa del ferrocarril urbano al extender su línea por la calle de Sappi ha hecho desempedrar en la sección correspondiente al local que ocupa como cuartel el regimiento de mi mando, habiéndolo dejado en esa condición hasta la fecha, lo que con las continuas lluvia se ha convertido en lodazales perjudicando el tráfico; no es posible que

⁸⁹ PEZO IBERICO, Raúl. Ob. Cit. p.30.

⁹⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 82. Año: 1923. Sección: Rodajes.

una empresa particular, solo con provecho suyo, malogre la pavimentación de una calle con grave perjuicio de los habitantes de esa sección.⁹¹

Como parte de la investigación también podemos ver el siguiente tarifario de dicha empresa del año de 1925.

CUADRO 3: TARIFARIO DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

TARIFA PARA EL SERVICIO DE CARRUAJES DE LA CIUDAD	
SERVICIO URBANO POR CARRERAS	
Con una persona	s/.0.50
Con dos personas	0.90
Tres id	1.20
Cuatro id	1.50
En conexión con los trenes por cada pasajero	0.50
En id con los trenes pedido especial	3.00
SERVICIO URBANO POR HORAS	
Hora de visita con uno o cuatro pasajeros	4.00
Id de paseo con uno o cuatro pasajeros	5.00
SERVICIO INTERURBANO	
Al hospital, Recoleta, Huancaro, Belén, San Cristóbal, Santa Ana, Pampa de Pólvora, con uno o cuatro pasajeros	2.50
Ida y vuelta a los mismos lugares con media hora de espera,	4.50

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1924. Legajo 79.

⁹¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 81. Año, 1923.

En 1926 el futuro del tranvía cambiaría, toda vez que el señor Antonio Velasco dejó de ser dueño de la empresa y pasó a manos de 20 accionistas. La empresa del tranvía urbano del Cusco ubicado en el portal de Espinar N° 12,19 y 21 recorría distintas calles del Cusco, evidenciándose que algunas calles estaban en graves condiciones de transitabilidad: unas estaban empedradas y con el pasar del tiempo se deterioraron. Ante tal circunstancia, el Consejo Municipal del Cusco emitía oficios a la empresa de tranvía urbano, pidiendo la refacción y reempedrado de las calles por donde éste circulaba.⁹²

En fecha hemos recibido su atento oficio No. 140, del día de ayer y en respuesta, cabemos manifestarle que en obsequio a los bien entendidos intereses del Cuzco, no tenemos ningún inconveniente en hacer el re-impiedre de las calles en que retiremos nuestras líneas.⁹³

En el año 1933, se constituyó la Empresa Urbana de Transportes, integrada por 24 accionistas que compraron el capital de la empresa de tranvía. Sin embargo, su actividad principal fue el transporte de carga en camiones con motores de explosión.⁹⁴ Para el año de 1936 se puede observar una planilla del personal que prestaba su servicio al tranvía, indicando la función que cumplían y su salario:

⁹² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 65. Año, 1915.

⁹³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 65. Año, 1915.

⁹⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 94. Año, 1933.

CUADRO 4: PAGOS DE SUELDOS Y SALARIOS AL PERSONAL

PAGOS DE SUELDOS Y SALARIOS AL PERSONAL	
PLANILLA DEL PERSONAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES CUZCO, 29 DE FEBRERO DE 1936	
Ocupación: auxiliar	Rafael Delgado N. con trabajo de 6 días a la semana y 8 horas diarias. Sueldo. S/60.00
Ocupación: cobrador	Ángel Monzón, ocupación cobrador sueldo mensual S/.50.00
Jefe urbano de trafico	Juan Gutierrez, asignación semanal S/.23.50 y con el tiempo de servicio desde el año de 1909
Obreros	Los demás percibían semanalmente S/.6.00, el número total alcanzaba a 26 personas entre empleados y obreros.

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir de la tesis. PEZO IBERICO Raúl. “EL SERVICIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DEL CUZCO”, 1957.

Si bien el tranvía de la ciudad del Cusco siguió funcionando por varios años posteriores, éste siempre tuvo limitaciones y problemas para su normal funcionamiento, siempre cuestionados por el servicio prestado, plan tarifario y daños que causaba en las vías que circulaban, todo esto expresado por parte de la población y autoridades.

I. 5.3. EL AUTOMÓVIL

Teniendo en la escena urbana al tranvía y al ferrocarril, un factor importante que es característico de este periodo, es la aparición del transporte urbano motorizado, lo que significó un cambio en la traza urbana de la ciudad. Entonces, con el fin de lograr un tránsito vehicular más ordenado, se inició con los trabajos de

canalización del río Saphi y demás canales de agua, teniendo como objetivo mantener la arquitectura inca - colonial del Cusco, considerando el sentido patrimonial:

Que se canalicen y recubran las vías que atraviesan la ciudad ganando espacios para la mejor transitabilidad de los ciudadanos, así como del medio de transporte basados en el empedramiento y encauzamiento de los riachuelos de pequeña escala que cruzan la ciudad y de esa manera generar en la ciudad servicios públicos básicos.⁹⁵

Luis E. Valcárcel refiere que, en 1915 llegaron los primeros automóviles, traídos por Martín Mendoza y menciona que los caminos no estaban en condiciones para uso de vehículos motorizados, tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

Recuerdo que fui quien estrene uno de los primeros 4 autos que trajo Martín Mendoza tocando bocina por toda la ciudad para sorpresa de las señoras de edad. Desgraciadamente los caminos no mejoraron mucho hasta la siguiente década, por eso los automóviles circulaban casi exclusivamente en el recinto urbano por las callejas empedradas.⁹⁶

En el año de 1919, se dio la creación de la primera empresa de transporte motorizada, cuyo propietario es Martín Mendoza, pero el representante legal fue el señor Francisco Ponce de León, para corroborar esta información (ver anexo 2).

Según la tesis de Luis Medina Suyo y Víctor Darío Mormontoy Cañari, refieren que según José Tamayo Herrera (1978): “En 1919 Martín Mendoza del Castillo compró en Arequipa de Eduardo S. Arenas 5 automóviles Ford modelo “T” y dos camiones de la misma marca y los llevó al Cusco por tren en agosto de dicho año”⁹⁷

⁹⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 64. Año 1915. Sección: Rodajes

⁹⁶ VALCÁRCEL. Luis. E. Ob. Cit. p. 42.

⁹⁷ MEDINA SUYO, L. Froilán y MORMONTOY CAÑARI, Víctor. “Dos casos de formación industrial en el contexto de la “primera modernización cusqueña” 1900-1945”. Tesis para optar el grado

Mendoza también importó vehículos para prestar servicio de carga en la ciudad y sus alrededores [...] Víctor Manuel Guillen Melgar, fotógrafo aficionado, posa para su lente de la estación del ferrocarril en la ruta Cusco - Sicuani, conduciendo un camión Ford T.⁹⁸

El tarifario establecido para el servicio de carga era “La tonelada de carga en el radio urbano era de S/1.50 y los pasajes de automóvil de S/1.00 y viajes a San Sebastián S/5.00 [...] La gasolina en esa fecha costaba S/5.00 la lata de 5 galones”.⁹⁹

La ciudad del Cusco para los años de 1920 venía proyectándose como una ciudad moderna, se venían realizando obras públicas, como de canalización, pavimentación, empedrado y construcción de carreteras que conecten con distintas ciudades. Los medios de transporte que eran utilizados para dichos trabajos eran los volquetes, los cuales traían piedras de las canteras de Rumicolca para las diferentes obras en la ciudad.

Ya para el año de 1921, los camiones cumplían un papel importante, sobre todo en obras de construcción, como podemos apreciar en el siguiente documento redactado por el inspector de la policía Froilán Alosilla, en fecha 26 de febrero:

Un camión perteneciente a la empresa constructora del camino carretero a Abancay, transporta herramientas y materiales para esa obra atravesando las calles de la población, como son las de Nueva Alta, Arones, hasta la de Matará, y con su enorme peso está destrozando el pavimento, de una manera ya impasable y alarmante; por lo que me dirijo a U. a fin de que se sirva disponer

de licenciado en Historia, Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Biblioteca Especializada de Ciencias Sociales. Cusco. 1997.

⁹⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo N° 78. Año, 1921.

⁹⁹ PEZO IBERICO, Raúl. Ob. Cit. p. 30.

se obligue a dicha empresa a reparar los desperfectos ocasionados por el tráfico de su mencionado camión.¹⁰⁰

Si bien los camiones eran una herramienta principal, el peso y tamaño generaban problemas para su circulación en la ciudad, porque las calles utilizadas como vías de tránsito no estaba preparada para la circulación de dichos vehículos. Este medio de transporte era de vital importancia, más aún, cuando se trataba de trasladar desmontes (generando a la vez trabajo), tal como se evidencia en el siguiente documento que indica que el jornal de un chofer era de dos soles por día:

Siendo necesario atender debidamente a los trabajos de traslación de los desmontes de tierra existentes en la Plaza de Armas, mediante el camión prestado por el Concejo Provincial a la junta de vigilancia de la canalización del Huatanay; Nombrase chauffer encargado del manejo de dicho camión a D. Jorge Berenguel, con el haber de dos soles por cada día de trabajo.¹⁰¹

A medida que fue creciendo el parque automotor en la ciudad, el Concejo Provincial del Cusco, se dispuso fijar paraderos para automóviles de servicio público en las vías utilizadas para su recorrido, con la finalidad de ordenar y mejorar el servicio a los usuarios:

Determinar los sectores fronterizos de los portales de comercio y confitería, así como del palacio episcopal de este último en su parte baja e inmediata al parque de San Francisco como paraderos fijos de automóviles de servicio público, a partir de 1° de junio próximo entrante. Para el mejor servicio del primer paradero, los vehículos estacionados tomaran una posición con frente a la plaza de armas, el parachoque trasero adozado a los sardinales de los portales y ligera

¹⁰⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año, 1921. Sección: rodajes.

¹⁰¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año, 1921. Sección: rodajes. Cabe señalar que el término *chofer* proviene del préstamo del francés *chauffeur* 'fogonero de una locomotora', y posteriormente 'conductor', derivado de *chauffer* 'calentar'.

inclinación a la derecha, dejando una distancia de tres metros a cada lado de la bocacalle y un espacio de cincuenta centímetros entre cada carro.¹⁰²

Siguiendo con el plan de organización vial, el Consejo Provincial también refiere específicamente qué tipo de automóviles tendrán cabida en los paraderos establecidos:

El paradero de plaza de San Francisco dará cabida únicamente a los automóviles N° 158,160,162,163,170 cuya ubicación será también exactamente igual que el de los portales de comercio y confitería, con la única diferencia de que la inclinación será al lado izquierdo y los días sábados de Hs. 1 a 7 pm se trasladaran a la calle Teatro con el objeto de no perjudicar la realización del tradicional baratillo. A los choferes y demás empresarios infractores de las disposiciones puntualizadas, se les aplicará multas a cincuenta soles de oro y aun la suspensión por quince o más días, por cada caso comprobado de falta i según la gravedad de esta.¹⁰³

La ciudad del Cusco para esos años aún mantenía la traza urbana antigua de la época Inca - colonial, con calles angostas, los automóviles solo circulaban por las principales arterias de la población cusqueña (Plaza de Armas).

Es menester mencionar que los automóviles que recorrían las calles eran automóviles de lujo: “Existen fotografías de la época que muestran a hacendados viajando por caminos rurales rumbo a sus propiedades, cómodamente sentados, en automóviles de lujo como el Ford T y El Packard”.¹⁰⁴

¹⁰² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año, 1921.

¹⁰³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78. Año, 1921.

¹⁰⁴ SAMANEZ Roberto. Ob. Cit. p.1.

Un problema que se dio y fue muy frecuente en este periodo, era el destrozamiento de vías de tránsito vehicular y peatonal por parte de los vehículos, un ejemplo de este problema se observa en la siguiente cita:

Dado el cumplimiento a lo dispuesto por Ud., en su superior decreto que precede, me constituí, en el lugar denunciado; habiendo constatado, que los deterioros causados por el carro de la Fondation Compani, es cierto; pues, se ha encontrado que 21 losas perteneciente a la casa del convento de La Merced, más el empiedro de la media calle, el enlosado perteneciente a la casa del Sr. José Luna, que son siete losas, a lado de la casa del convento, están destrosados y rotos completamente.¹⁰⁵

Por otro lado, el “ómnibus” empezaba a tomar protagonismo, es así que, para el 26 de febrero de 1926, se presenta una solicitud pidiendo una exclusiva para establecer la empresa de servicio de OMNIBUS en la ciudad:

Se resuelve: Aprobar dicho dictamen en todas sus conclusiones: En consecuencia, deniegase la exclusiva solicitada por los empresarios Francisco Pacheco i hermano, para el servicio de ómnibus que se proponen implantar en esta ciudad; exoneraseles del pago del arbitrio de rodaje, para el caso en que se establezca, por el termino de cuatro años, a contar de la fecha de la expedición de la presente resolución; establézcase la oficina central de dicha empresa, i presentese por ella el testimonio de la respectiva escritura de constitución de la empresa, la que deberá sujetarse estrictamente en el cobro de pasajes del servicio urbano e interurbano, a la tarifa aprobada en la misma sesión por el consejo: siendo de advertir que el derecho a la exclusiva se ha rechazado, por ser contrario a todas luces a las leyes vigentes en la república, por lesivos a los intereses generales del vecindario i por constituir monopolio odioso desechado por las mismas leyes.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 87, Año, 1927. Sección: Rodajes.

¹⁰⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 86, Año: 1926. Sección: Rodajes.

Se dio el caso también que los conductores (“chauffers” en esta época), ya eran responsables económicamente de los daños o accidentes que causaban, siendo detenidos inmediatamente por la policía, tal conforme se demuestra en la siguiente cita:

Los pilotos de automóviles, ómnibus y camiones, que atropellen a los custodios del orden que intervienen en el servicio de tráficos están obligados independientemente de la acción judicial, a resarcir todos los gastos que demande la asistencia de aquellos, a la indemnización de los perjuicios derivando del accidente y a todas las obligaciones prevenientes del hecho.¹⁰⁷

Para 1932, los automóviles que se traían al Cusco eran de distintas marcas, dentro de ello tenemos la marca Ford, los cuales por su calidad, variedad y funcionabilidad (con respecto a la geografía y lugar), eran usados en distintos servicios:

Estando a la facultad concedida por los señores síndicos de la institución i vista la necesidad de dotar de un vehículo para el servicio del personal del concejo; con cargo de dar cuenta al concejo, se resuelve-.adquisición un automóvil FORD, de propiedad de Don Daniel Navarro, en las siguientes condiciones: 1^o.- recíbase el auto en referencia, por el tesorero Municipal, previa revisión de su estado actual; debiendo entregarse con intervención del señor sindico de rentas doctor Ricardo Ortiz, la suma de doscientos cincuenta soles (S/250.00); 2^a.- el valor convenido de un mil seiscientos cincuenta soles, serán abonados en la siguiente forma: quinientos soles, en el primer mes cumplido; quinientos soles, en el segundo mes i cuatrocientos en el tercer mes i con la entrega inicial de doscientos cincuenta soles hacen un total de un mil seiscientos cincuenta soles siendo en advertir que el vehículo en referencia está en medio uso.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes.

¹⁰⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 80, Año: 1922. Sección: Rodajes.

En 1932, el uso frecuente de los vehículos motorizados generó que el tranvía urbano del Cusco redujera notablemente sus ingresos económicos: “se puede anotar a los señores Hugo Barberis, Rosendo Barrios, Melquiades Chacón, que efectuaban servicio de transporte de carga. Con la aparición de este elemento motriz, la empresa de tranvía, disminuyó notablemente sus ingresos, atravesando por una situación económica desesperante”.¹⁰⁹

En el año de 1933, el alto tráfico de vehículos evidenciaba un problema vial debido a las calles angostas, sobre todo en el centro histórico, por ello se buscó habilitar nuevas calles para un mejor tránsito vehicular, tan urgente como necesario:

Referente a su oficio N° 143, me complace informarle que he hecho la inspección de la calle Hatunrumiyoc de esta ciudad, observando el estado de los muros de la casa nominada con el mismo nombre y me he convencido que por la indicada calle puede autorizarse el tráfico de vehículos, sin peligro; pues los tales muros están en buenas condiciones y las luces que hay en algunas juntas de piedras parece que solo se debe a un movimiento sísmico, por lo demás los vehículos con llantas, son de mucho peso y estando la calle como esta pavimentada con pista de adoquines de piedra solo habrá deslizamiento suave.¹¹⁰

El problema vial, a consecuencia del inevitable incremento del parque automotor en la ciudad, trajo consigo también los accidentes de tránsito, como se ve en el siguiente documento de descargo hecho por el empresario Enrique Gibson en el que explica cómo ocurrió el hecho:

Con domicilio comercial en la calle mantas No: 52-54-56-59 y 60 nos presentamos ante Ud. y exponemos que el día 24 del corriente mes, estando en viaje de EXHIBICION uno de nuestros automóviles intempestivamente fue

¹⁰⁹ PEZO IBERICO, Raúl. Ob. Cit. p. 34.

¹¹⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 96, Año: 1933. Sección: Rodajes.

investido por un camión de propiedad del señor Hugo Barberis en la forma siguiente :Nuestro automóvil manejado por Carlos Rodríguez mecánico principal de nuestro TALLER FORD ingreso en la carretera que va a Sicuani entre las 3 a 4 de la tarde de día mencionado antes, a una velocidad no mayor de 26 a 30 kilómetros que es perfectamente tolerable al ingresar a la carretera cubriendo hasta las tres cuartas partes de ancho y tomando al automóvil por el lado izquierdo; el camión tomo acceso a la vía pública por la salida particular que lleva el tráfico al interior de la cervecería Alemana.¹¹¹

Ante este hecho denunciado, el encargado de investigar los accidentes de tránsito, era el inspector de la Baja Policía, quien determinaba el motivo y responsable del accidente, y conforme al informe (límite de velocidad), se puede notar que el avance del desarrollo vial, conlleva también el poder tener mayor cuidado en cuanto a la responsabilidad de cada conductor, además de los riesgos que ello implica.

Asimismo, la actividad del transporte en la ciudad del Cusco requería trámites administrativos como la inscripción de diferentes tipos de transporte motorizados (omnibuses, camiones y automóviles); así también, las revalidaciones de carnet de choferes, pago de inscripción de placas, pero también, en algunos casos, se puede notar la solicitud de exoneración de estos pagos, justificando que el servicio que prestaban era en beneficio hacia la población cusqueña:

Ronal Hedgson Payne, médico cirujano con título académico obtenido en la universidad de Glasgow, revalidando en el Perú ante Ud. con respecto me presento i digo: Que he adquirido un carro de la casa Lomellini marca Chevrolet motor K-6461161, chasis 2FB05-8938, HP,26.3, peso 2010, kilos, precio S/5500.00, el mismo que convenientemente equipado lo voy a destinar al servicio de ambulancia dentro del departamento, es decir el traslado de enfermos a los hospitales o clínicas [...] Cuya inscripción se sirva Ud. Ordenar

¹¹¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 98, Año: 1935. Sección: Rodajes.

la exoneración de los derechos de inscripción i placas [...] otro si digo que soy chauffeur caballero brevetado en Inglaterra i que debo prestar mis servicios conjuntamente que el carro cuya inscripción solícito e igualmente fundado en el fin que me propongo, suplico a Ud. se sirva ordenar la rehabilitación de mi indicado carnet.¹¹²

En el año de 1937, se evidenciaba que la ciudad experimentaba procesos de modernidad y ello permitió el establecimiento de grandes empresas en nuestra ciudad que contribuiría al proceso de industrialización, motivando a la vez la apertura de nuevos negocios. Un ejemplo de ello fue el emprendimiento del empresario Guillermo Rodríguez, quien solicitaba la exoneración de algunos impuestos a la municipalidad, para así facilitarle la apertura de su negocio de importación de automóviles de la marca Graham a nuestra ciudad:

Guillermo Rodríguez P. señalando por domicilio la tienda N° 3 del portal 3 a Ud. digo que soy importador de una nueva marca de automóviles [...] estoy iniciando como quiera, que como toda asociación nueva estoy sujeto a recibos que aún no los puedo proveer, razón por lo que recurro ante su justiciera autoridad pidiendo me exonere el pago de los derechos respectivos de las placas de exhibición que deben llevar los automóviles que vengo importando, toda vez que el concejo de su presidencia debe velar por el incremento de estas industrias motorizadas que recién se vienen iniciando en nuestro medio los automóviles a los que me refiero son de la marca GRAHAM.¹¹³

En el año 1938, el incremento del parque automotor en la ciudad del Cusco era progresivo, por tanto, la Municipalidad vio la necesidad de designar lugares adecuados para que los automóviles puedan circular libremente, tengan designado

¹¹² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 98, Año: 1935. Sección: Rodajes.

¹¹³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 102, Año: 1937. Sección: Rodajes.

paraderos específicos y así brindar un servicio ordenado a la población, que antes no contaba con este tipo de servicio:

Debiendo iniciarse próximamente los trabajos de demolición i reconstrucción de “El cuadro” i siendo por esta razón así como por el aumento creciente de automóviles públicos de imperiosa urgencia el cambio del actual paradero de los carros automóviles de servicio público, ubicado frente al portal de escribanos a otros sectores adyacentes [...] a sitios diferentes en forma que tal parte de ofrecer condiciones higiénicas ofrezca también al vecindario una mayor comodidad.¹¹⁴

De igual modo el parque automotor pesado presentaba ciertas dificultades para su desplazamiento en la ciudad, como fue el caso de los camiones marca Dodge, por su peso y tamaño eran difíciles de maniobrar sobre todo en calles con esquinas estrechas, además que los repuestos eran difíciles de encontrar en la ciudad del Cusco. En cambio, para los camiones de la marca Ford, se contaba con una agencia de repuestos en la ciudad que facilitaba la adquisición inmediata de éstos.¹¹⁵

Ford, es el más practico por tener agencia que facilita en cualquier momento con los repuestos y también porque hay de dos dimensiones entre ejes el uno es de 157 pulgadas y el otro es de 122 entre ejes, siendo este último el más apropiado, porque puede recorrer por las calles más estrechas.¹¹⁶

De igual modo ante la estrechez de las vías de tránsito para los vehículos se servicio público de mayor capacidad muchos vecinos realizaron pedidos a la

¹¹⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 103, Año: 1937. Sección: Rodajes.

¹¹⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 109, Año: 1939. Sección: Rodajes

¹¹⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 109, Año: 1939. Sección: Rodajes

municipalidad, como: la habilitación y anulación de paraderos con el fin de salvaguardar el orden y seguridad:

Vecinos y comerciantes que suscriben, tenemos a bien de dirigirnos a Ud. por intermedio del presente memorial con el fin de que teniendo en consideración los fundamentos expuestos se sirva rehabilitar el paradero de carros de la calle de Teatro por las siguientes razones que en la práctica i según constatación detenida i personal se ha comprobado que la calle de Montero determinada como vía de ingreso, ofrece serios peligros para la seguridad de los pasajeros, tanto por ser bastante estrecha como por su fuerte gradiente sobre todo para minibuses sobrecargados.¹¹⁷

Ya para en el año de 1945, la importación de autos se da con miras a una venta masiva, es así que, las diferentes concesionarias (importadores) voltearon sus miradas hacia diferentes ciudades donde el negocio de vehículos iba en aumento, tal como de evidencia en la siguiente cita.

Comunicamos que por escritura pública del 31 de diciembre de 1945 ante el notario Dr. J. Enrique Osorio Franco se ha constituido la sociedad INCAMOTORS. S. A. para continuar los negocios de Enrique Gibson Ltda. En sus secciones de automóviles de Arequipa y de todas sus sucursales de la sierra y de la costa, ampliando sus actividades a los ramos conexos.¹¹⁸

Una de las importadoras que logró expandirse por diferentes ciudades fue la empresa de Enrique W. Gibson Ltda, que inicia su trabajo en sociedad con INCAMOTORS S.A.

Enrique W. Gibson Ltda. importadores exportadores tenemos el agrado de poner en su conocimiento que los Sres. INCAMOTORS. S.A. de reciente constitución, han asumido nuestros negocios de automóviles y anexos en

¹¹⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 117, Año: 1942. Sección: Rodajes

¹¹⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 128, Año: 1946. Sección: Rodajes

Arequipa y en todas nuestras sucursales de la sierra y de la costa en fecha de 31 de enero de 1946.¹¹⁹

Es entonces que, para el año de 1949, el Ministerio de Gobierno y Policía de la Dirección General de Tráfico y Rodaje, solicita un inventario del parque automotor en la ciudad del Cusco, emitiéndose la siguiente información:

Para la fecha de 9 de junio de 1949 por intermedio de la alcaldía. Tengo el agrado de enviar al ministerio de gobierno i policía dirección general de tráfico i rodaje: 67 giros de automóviles particulares, 54 de alquileres, 14 de omnibuses i 145 de camiones, extendidos al 31 de mayo último.¹²⁰

CUADRO 5: TRÁFICO Y RODAJE DE AUTOMÓVILES

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO Y RODAJE 31 DE MAYO DE 1949	
Giros de automóviles particulares	67
Alquileres	54
Ómnibus	14
Camiones	145

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1949. Legajo 142.

Incluso, debido a la demanda de la época, ya se tiene elaborado un tarifario para el alquiler de automóviles, considerando la ciudad y sus alrededores (distritos aledaños).

¹¹⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 128, Año: 1946. Sección: Rodajes
¹²⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 143, Año: 1949. Sección: Rodajes.

IMAGEN 13: TARIFA PARA EL SERVICIO DE AUTOMÓVILES DE ALQUILER - 1944

TARIFA
PARA EL SERVICIO DE AUTOMOVILES DE ALQUILER
Aprobada por el Concejo Provincial del Cuzco en 27 de Setiembre de 1944.

Velocidad máxima en la Ciudad 20 Kmts. por hora
CONTROLE SU VELOCIMETRO. Tip. La Económica

Servicio Urbano	A POROY
Carretera con una persona.....S/ 0.50	Ida con una o cuatro personas..... S/ 10.00
Por cada persona excedente hasta el límite del carro..... 0.40	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 12.00
Sobretasa a toda llamada telefónica o con enviado..... 0.20	AL RODADERO
Por bautizos, matrimonios y entierros, por servicio hasta de una hora carro completo ida y vuelta .. 5.00	Ida con una o cuatro personas..... 4.00
Por el exceso de tiempo se cobrará de acuerdo a la tarifa establecida por hora.....	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 7.00
Servicio por una hora en la ciudad .. 5.00	A QUENCCO
Por las siguientes..... 4.00	Ida carro completo..... 8.00
Por maletas..... 0.20	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 10.00
Por maletines..... GRATIS.	A TAMBOMACHAY
SECTORES ESPECIALES	Ida y vuelta carro completo..... 10.00
Servicio con una persona a la Plazuela de Santa Ana, Umacalle, San Cristóbal, Ceolcampata, Huáñehac, Campo de Aviación, Cuartel Mariano de los Santos y Bosque Municipal..... 1.00	Ida y vuelta con una hora de espera, carro completo..... 15.00
Por cada persona excedente hasta el límite del carro..... 0.50	Visita a las ruinas en general (Rodadero, Oqu n co, Tambomachay y Pucara) tiempo máximo de 5 horas..... 20.00
Casa de Ejercicios, Templo y Convento de la Recoleta, por una o dos personas..... 2.00	Por cada hora excedente..... 3.00
Por cada persona excedente..... 0.50	A SAN SEBASTIAN
SERVICIO A HUANCARO	Ida con una o cuatro personas..... 4.00
Ida con una o dos personas..... 2.00	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 6.00
Por cada persona excedente..... 0.70	A SAN JERONIMO
Carro completo ida y vuelta, con una hora de espera..... 5.00	Ida con una o cuatro personas..... 10.00
SERVICIO INTERURBANO	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 12.00
ARCO DE SANTA ANA: Ida con una o cuatro personas..... 5.00	A SAYLLA
Ida y vuelta, carro completo..... 6.00	Ida con una o cuatro personas..... 14.00
	Ida y vuelta carro completo con una hora de espera..... 16.00
	Tarifa para el Servicio Urbano de Camiones
	Transporte de carga por tonelada .. 4.00

NOTAS PARA LOS PASAJEROS

- 1o.—El servicio urbano por la primera hora, aún cuando no sea íntegra se pagará conforme a la tarifa, por las siguientes proporcionalmente a la fracción de tiempo.
- 2o.—La presente tarifa regirá desde las SEIS DE LA MANANA hasta las DOCE DE LA NOCHE. A partir de esta hora el servicio se abonará con tarifa doble.
- 3o.—Todo reclamo por incumplimiento de la presente tarifa, deberá hacerse ante la Inspección de Rodaje.
- 4o.—Momentáneamente y por el peligro del tráfico, queda suprimido el servicio a San Blas.

NOTAS PARA LOS CONDUCTORES

- 1o.—Los propietarios o conductores de los automóviles, están obligados a fijar la presente tarifa en los lugares visibles de sus carros, sin perjuicio de poseer otro ejemplar en el bolsillo.
- 2o.—Solo serán válidas las tarifas que lleven el sello de la Inspección.
- 3o.—Incurrirán en falta los choferes que pretextando la hora avanzada u otra causal injustificada, se nieguen a atender al público, o los que falten al compromiso contratado.

Vo. Bo.  **ROBERTO BARRIONUEVO**
ALCALDE

 **JESUS de LAMBARRI**
Inspector de Rodaje

Fuente: Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. 1944. Legajo 122.

I. 6. CREACIÓN DE NUEVAS ASOCIACIONES Y EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO PÚBLICO

La creación y desarrollo de empresas en la ciudad Cusco, estaba pensada dentro del proceso de industrialización y modernización, esto significaría un crecimiento económico y social. En un inicio, el uso del transporte motorizado era exclusivo de la alta sociedad cusqueña, pero años después, toda la población tendría acceso al uso de este servicio, debido al establecimiento de empresas de transporte urbano público.

En el año de 1919, se dio la creación de la empresa de transporte urbano de propiedad de Francisco Ponce de León, quien solicita que se le conceda licencia de 120 días en vía de ensayo y se le exonere los pagos por derechos municipales para implantar el servicio urbano público en la ciudad del Cusco. Esta empresa inició su servicio con dos autocamiones de carga y un auto para el traslado de pasajeros:

Señor alcalde del consejo provincial. Francisco Ponce de león, vecino de esta ciudad, con domicilio en el portal de Carnes N° 43 ante usted digo: Que con el propósito de establecer en esta ciudad i suburbios, previo contrato con el Concejo i aprobación del gobierno, el servicio permanente de transporte de pasajeros i carga en autos i autocamiones, pido a Ud. se sirva concederme licencia por el plazo de ciento veinte días, contados desde que se establezca el servicio, para implantar en vía de ensayo, dicho servicio, con dos autocamiones de carga i un auto para pasajeros, que debo recibir próximamente, exonerándome del pago de los derechos municipales de licencia i otros teniendo en consideración los fuertes gastos que demanda la implantación i mantenimiento del servicio, así como los beneficios que han de reportar al público. Vencido ese plazo i en vista de los resultados prácticos que aporte el

ensayo tanto en beneficio del público como en mi economía, ofrezco ampliar el servicio con mayor número de vehículos previo contrato con el Concejo.¹²¹

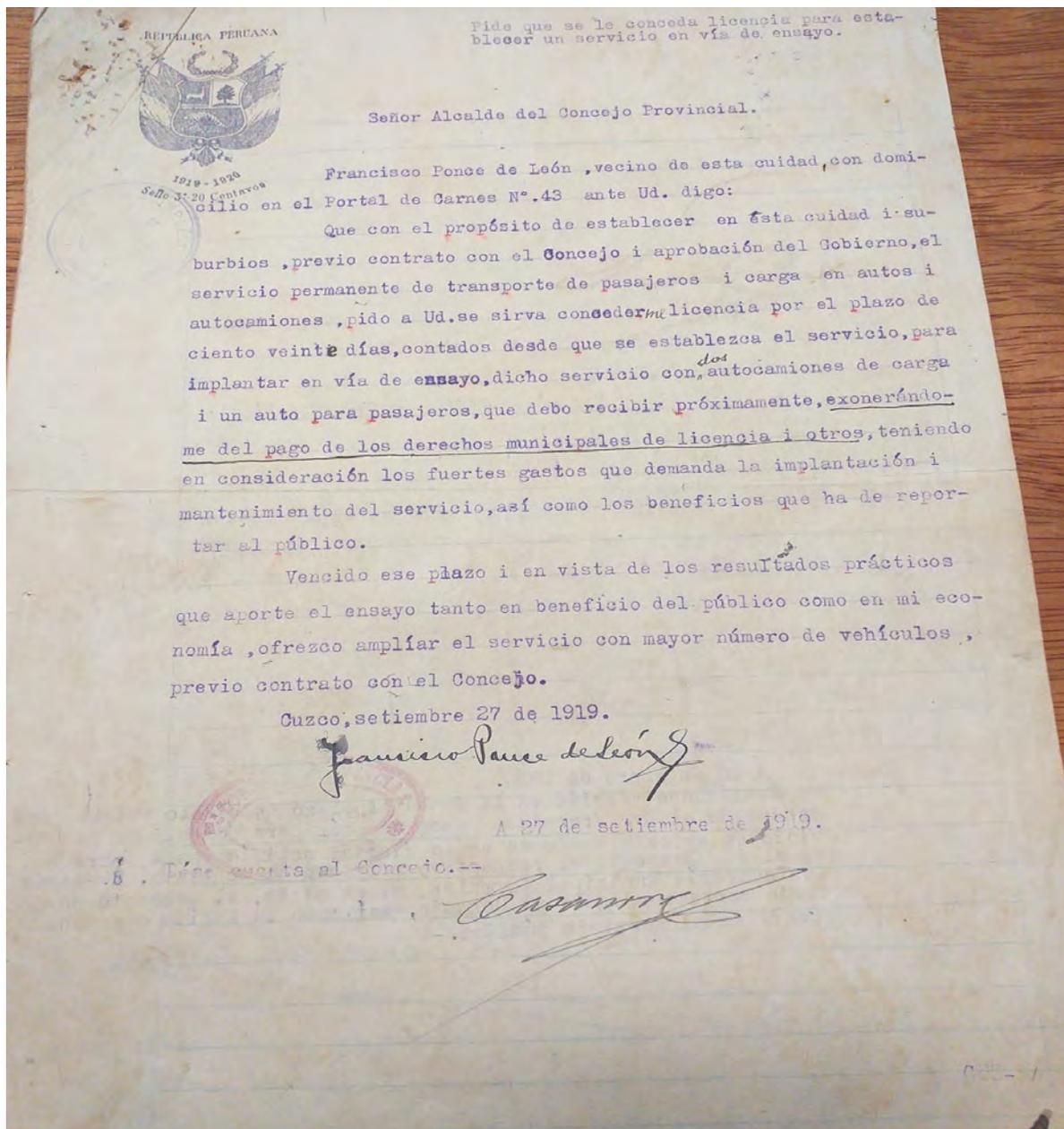
La Municipalidad aprueba dicha solicitud, indicándole que no debía interferir con la empresa del tranvía:

Visto en sesión de 27 del corriente, la solicitud que precede, y atendiendo la importancia y utilidad que reporta para el comercio y público en general la propuesta que hace el Dr. Francisco Ponce De León para que se le conceda licencia, por el termino de 120 días, para implantar el servicio de autocamiones y de un auto para pasajeros: el Concejo accedió a la solicitud, siempre que no haya oposición ninguna en el contrato celebrado por esta corporación con la empresa del Ferrocarril Urbano.¹²²

¹²¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

¹²² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

IMAGEN 14: SOLICITUD PARA LA EXONERACIÓN LOS DERECHOS MUNICIPALES PARA CREACIÓN DE EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Documento del Archivo Histórico de la Municipalidad de Cusco. 1921. Legajo 78.

Sin embargo, a pocos meses de brindar servicio a la población cusqueña, ya se venían presentando quejas, por ejemplo: los deterioros que causaba la empresa de transporte en las diferentes vías de tránsito, más, las constantes multas que se les imponían por no cumplir con el reglamento de tránsito; todo ello, obligó a la empresa a suspender el servicio de transporte urbano público:

Martin Mendoza, vecino de esta ciudad i domiciliado en la casa No. 121 de la calle de Meloc, ante usted me presento i digo: Que hace el espacio de tres años que yo, con el propósito de dar comodidad al público, establecí en esta ciudad el servicio de trafico de autos i camiones; más, como el sostenimiento de esa industria me causase innumerables perjuicios i desembolsos ingentes de dinero, tuve que resolverme en enero de 1922 a suspender dicho tráfico de automóviles , tuve oportunidad de hacer presente al concejo de su presidencia verbalmente.¹²³

Ya para el 8 de setiembre del año de 1930, se dio la creación de la sociedad de carros Inter - Urbanos, con el fin de que sus propietarios tengan una junta directiva que los represente ante las autoridades competentes. Ya posteriormente, los dueños de camiones y omnibuses inscritos en el registro de Calca, solicitaron el cambio del paradero final de sus carros, puesto que no tenían permitido el ingreso al centro de la ciudad, propiciándose quejas por la distancia de reubicación:

Asimismo, los dueños de camiones i omnibuses inscritos en el registro de Calca reclaman la cortepisa que se les opone, obligándoles a que efectúen la parada de sus carros en Limacpampa, paraje que constituye ya el último extremo de esa ciudad, no consintiéndoles el libre paso por las calles centrales, restricción que ocasiona muchas molestias, aparte de las personas que requieren el servicio de los carros de Calca, se ven en la dificultad de tener que pagar fletes aparte por traslación de sus cargas desde el centro de la ciudad hasta Limacpampa. Una consideración mutua que debe existir entre las provincias del

¹²³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo: 78, Año: 1921. Sección: Rodajes.

departamento, hace que le dirija esta nota, rogándole también se sirva disponer el libre curso de los carros Calqueños en las calles de esa ciudad, permitiéndoles que las paradas diurnas las hagan como antes en la Pampa de Ruinas de San Agustín.¹²⁴

Considerando las circunstancias, era difícil poder complacer a todos; es así que para el año de 1936 la saturación del parque automotor generaba problemas por la falta de espacio, ya que los dueños de los vehículos se veían obligados a estacionarse en el centro histórico perjudicando a las casas comerciales que generalmente se encontraban en esta zona:

Un sello de la inspección de rodaje a 3 de junio de 1936 atendiendo las justas quejas del vecindario de los portales de confitería i de comercio, sobre los inconvenientes de orden higiénico y comercial que les acarrea el paradero de los carros del servicio público al estacionarse en la forma y condiciones prescritas en el decreto de 19 de mayo próximo pasado, o sea con los parachoques traseros adosados al sardinel de los indicados portales, ubicación que no solo tapa de la vista e impide el libre acceso sino que sobre todo llena de gas carbónico ambos portales, así como las tiendas comerciales y casa de vecindad.¹²⁵

La intención de establecer una empresa de transporte urbano público en la ciudad del Cusco, suponía mucho riesgo de inversión, ya que ésta debía cubrir rutas y abastecer a la población; sin embargo, no todas las empresas de transporte urbano podían arriesgar e invertir en adquirir nuevas unidades de transporte, porque las utilidades de este negocio no eran del todo rentables:

¹²⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 78, Año: 1929 -1930. Sección: Rodajes.

¹²⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 128. Año: 1946. Sección: Rodajes.

Ya que esta se trata de una iniciativa el servicio de ómnibus, el canal debe estar en razón de las necesidades de los sectores o puntos de población que se conecten i como en la actualidad todos los ómnibus efectúan el traslado de pasajeros entre Huanchac i San Pedro, hace que no se abastezcan con una renovación constante lo cual perjudica directamente mis intereses, excepción de los días domingos, por consiguiente los intereses del público no exigen tener un vehículo en reserva a cada empresa, ya que si fuese necesario, la empresa Velarde lo tendría, pero no lo tiene porque las utilidades que perciben no les permite arriesgar nuevos capitales si bien la empresa Florez lo tiene, ella está en posibilidades de hacerlo, puesto que su propietaria tiene otra actividad de trabajo a la que se dedica simultáneamente.¹²⁶

La instalación de empresas de autobuses en el Cusco, se dio en el año de 1946, donde dichos representantes presentaron quejas ante la Municipalidad del Cusco en cuanto al estado de las calles, además de dar a conocer cuán difícil era adquirir un repuesto y otros elementos debido al alza de precios:

Que como es del dominio público el servicio de ómnibus al instalarse por vez primera en esta ciudad, el 24 de junio de 1946, vino a llenar una necesidad arto sentida y desde el primer momento ha tenido buena acogida por el pueblo y la prensa local, que por las facilidades que brindan al público i por lo reducido de la tarifa, favorece a todo los sectores sociales [...] Sr. prefecto desde aquella fecha a hoy, todo ha subido en proporción geométrica i particularmente en lo respecta a nuestra actividad como son: los aceites, grasa, llantas y repuestos indispensables para nuestros vehículos, han subido de precio considerablemente como lo puede acreditar las casas comerciales que expenden dichos artículos [...] el mal estado de las calles cuyos desniveles nos

¹²⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 128. Año: 1946. Sección: Rodajes.

perjudican considerablemente por las constantes rupturas de muelles i llantas i el gasto que demanda el sostenimiento del personal indispensable.¹²⁷

A mediados del siglo XX, varias empresas de omnibuses seguían brindando servicio a la población, pese a las dificultades que existían; es así que, los representantes de las empresas de omnibuses ratificaron la continuidad de su servicio:

Suscritos en representación de las empresas de ómnibus, nos dirigimos ante su despacho, con el fin de poner en vuestro conocimiento el acuerdo al que hemos llegado el día de hoy, llevando a cabo con el propósito de seguir constantes en nuestro servicio i no tener que suspenderlo, como en el caso de la empresa América.¹²⁸

Con la población creciente, fue hacia el año de 1949, las empresas de omnibuses solicitaban nuevas líneas de tránsito urbano con el fin de brindar un servicio constante que abastezca a dicha población:

Un sello de alcaldía a 8 de enero de 1949 visto el escrito de Don Luis Valdivia Sosa, en representación de la empresa urbana Omnibus Cuzco Valdivia Hnos. Pidiendo autorización para establecer una nueva línea de tránsito urbano en esta ciudad, para el recorrido del ómnibus que ofrece poner en servicio.¹²⁹

En respuesta a la solicitud emitida en la cita anterior, se autorizó la siguiente ruta que empezaba en el sector de San Pedro y terminaba en Limacpampa Grande:

Autorizase a Don Luis Valdivia Sosa, representante de la empresa urbana ómnibus Cuzco Valdivia para establecer la siguiente línea de tránsito, para el

¹²⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 141, Año: 1949. Sección: Rodajes.

¹²⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 128, Año: 1946. Sección: Rodajes.

¹²⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 140, Año: 1949. Sección: Rodajes.

recorrido del ómnibus que ofrece poner en servicio en esta ciudad de bajada San Pedro, Casccaparo, Calle Nueva, Cruz Verde, Qquera, Almagro, Avenida El Sol, Plaza de Armas, Santa Catalina Angosta, Santa Catalina Ancha, Pampa Ruinas Tullumayu, Limacpampa Grande.¹³⁰

Las condiciones de transporte exigían la creación de nuevas empresas de transporte urbano público con diversas rutas, no obstante, las vías de circulación no cumplían las debidas comodidades para ofrecer este servicio:

Las unidades en servicio eran vehículos mal adaptados a una línea urbana, en su mayoría han sido adquiridos de empresas que hacían servicio interprovincial, como el caso de la empresa Florez, que su material rodante perteneció a la empresa de transportes Corales y no ofrecen las debidas comodidades para un servicio dentro del radio urbano.¹³¹

Es evidente que las condiciones en el que se prestaba el servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad eran calificadas como deficientes y antihigiénicas:

Condiciones higiénicas deplorables, asientos viejos y sucios, máquinas que diariamente se descomponen y dejan al abandono a sus pasajeros. De parte del personal que lo atiende cuenta con boleteros que no conocen ni la más leve noción de urbanidad y buenas maneras para el público y están reñidos con la higiene, con las manos mugrientas y con vestidos sucios se enfrentan al pasajero que tiene que soportar resignado este mal servicio.¹³²

La empresa Flórez pretendía ejercer un monopolio en la línea que une la Unidad Vecinal de Mariscal Gamarra y San Pedro, imponiendo un alza de tarifas que paralizó el servicio con una huelga (que el mismo empresario decretó). En respuesta a ello, la Dirección General de Tránsito, canceló la licencia de dicha

¹³⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 140, Año: 1949. Sección: Rodajes.

¹³¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 140, Año: 1949. Sección: Rodajes

¹³² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 140, Año: 1949. Sección: Rodajes

empresa y se organizó el servicio de tal forma que una mayor parte de los vehículos pudieran recorrer la Avenida de la Cultura.¹³³

Las empresas con una ruta establecida para brindar el servicio de transporte público eran:

Florez S.A. 4 vehículos, Navarro 2 vehículos, Tagle y Torres 2 vehículos, Fernández 2 vehículos, lo que demuestra un servicio deficiente y no era concebible que un número tan reducido de vehículos establezcan una línea.¹³⁴

¹³³ PEZO IBERICO. Raúl. Ob. Cit. p. 34

¹³⁴ Ídem. p. 39.

A continuación, se muestra algunas rutas de transporte urbano en la ciudad del Cusco:

CUADRO 6: RUTA DE LA EMPRESA FLÓREZ

EMPRESA FLÓREZ S. A
Universidad - San Pedro
Bajada- San Pedro - Santa Clara-San Francisco-Calle Garcilaso- Regocijo - Calle del Medio – Plaza de Armas – Santa Catalina Angosta – Santa Catalina Ancha – Calle Ruinas – Av. Tullumayu – Limacpampa Grande – Arcopunco – Av. de la Cultura – Universidad
Subida- Universidad - Av. de la Cultura – Arcopunco - Limacpampa Grande – Abrasitos- Limacpampa Chico – San Agustín – Maruri - – Av. El Sol – Mantas – Márquez- Plaza de San Francisco – Santa Clara – Desamparados - San Pedro.
<p>El tiempo empleado es de 14 minutos de bajada y 13 minutos de subida, tiempo promedio.El tiempo empleado en la vuelta completa con las paradas respectivas en los paraderos finales es de 30 minutos.</p> <p>Están en servicio, 4 unidades con carrocería nacional apropiados para viajes interprovinciales con asientos anchos y un espacio entre las dos filas de asientos que no permite el paso cómodo de los pasajeros que tienen que sufrir las incomodidades. Las máquinas están en malas condiciones, diariamente se descomponen</p>

Fuente: Elaborado por las tesisistas en base a la tesis de Pezo Ibérico Raúl, “El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”, 1957.

CUADRO 7: RUTA DE LA EMPRESA FERNÁNDEZ

LÍNEA 2 EMPRESA FERNANDEZ
Subida. - Estadio Garcilazo- A.V Garcilazo- AV Huayna Capac – Av. de la Cultura – Arcopunco- Limacpampa Grande- Abracitos- San Agustin – Maruri – Afligidos – Av. El Sol – Mantas – Marques – San Francisco – Santa Clara – San Pedro – Mercado Central.
Bajada. - Ccascaparo –Tres Cruces de Oro – Av. Cuichipunco – Puente Rosario – Av. El Sol- Estación Peruvian– Av. Huascar- Av. de la Cultura – Av. Huayna Capac– Av. Manco Ccpac – Estadio Garcilazo.
Tiempo de 30 minutos en el recorrido total por vuelta. Cuenta con dos vehículos que efectúan mal servicio pues por cada paradero a intervalos de 15 min.

Fuente: Elaborado por las tesis en base a la tesis de Pezo Ibérico Raúl, “El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”, 1957.

CUADRO 8: RUTA DE LA EMPRESA TORRE Y TAGLE

EMPRESA TORRES Y TAGLE
Avenida de la Cultura – San Pedro – Almudena
Bajada. - AV. Antonio Lorena – Pata Calle – Plaza Santiago- Carmen Alto – Belén – Tres Cruces De Oro – Ccascaparo – Mercado Central – San Pedro – Santa Clara – San Francisco – Granada – Teatro – Siete Cuartones – Plateros - Plaza de Armas – Santa Catalina Angosta – Santa Catalina Ancha – Ruinas – Tullumayu – Limacpampa Grande – Arcopunco- Av. de la Cultura – Universidad
Subida. - Universidad – Av. de la Cultura –Arcopunco – Limacpampa Grande – Tullumayu – Av Garcilazo – Av. El Sol – Mantas – Marques – San Francisco – Santa Clara – San Pedro – Calle Hospital – Almudena – Cementerio.

Tiempo de recorrido, de bajada 21 minutos, de subida 23 minutos, tiempo total de 50 minutos cada vuelta.

Posee dos ómnibuses, carrocería construida especialmente para viajes interprovinciales, presenta un mal servicio ya que, además de que sus vehículos no son para un servicio urbano, pasan a intervalos de 30 a 35 minutos por cada paradero.

Fuente: Elaborado por las tesis en base a la tesis de Pezo Ibérico Raúl, “El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”, 1957.

CUADRO 9: RUTA DE LA EMPRESA FERNÁNDEZ LÍNEA 4

LÍNEA 4 EMPRESA FERNANDEZ
Avenida de la Cultura – Huanchac – Santiago
Bajada. - Plaza Santiago – Calle Santiago- Ccascaparo – Mercado Central- San Pedro – Santa Clara –San Francisco –Calle Garcilazo – Plaza Regocijo – Calle del Medio – Plaza de Armas – Calle Angosta de Santa Catalina – Calle Ancha de Santa Catalina - Ruinas – Tullumayu- Limacpampa Grande – Arcopunco – Av. de la Cultura – Universidad
Subida. - Universidad – Av. de la Cultura – Av. Huayna Ccapac – Av. Manco Capac – Av. Huascar – Av. Garcilazo-Av. Pardo – San Andres – San Bernardo – Marques – San Francisco- Santa Clara – San Pedro – Mercado Central – Ccascaparo – Calle Santiago – Ccochirihuaylla- Unidad Vecinal 24 De junio – Siete Mascarones – Plaza Santiago
Esta es la única empresa que posee vehículos con carrocería especialmente construida para el transporte urbano de pasajeros, cuentan con asientos apropiados en forma adecuada y con dos puertas, lástima que el estado en el que se encuentran es de lamentable deterioro.

Fuente: Elaborado por las tesis en base a la tesis de Pezo Ibérico Raúl, “El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”, 1957.

CUADRO 10: RUTA DE LA EMPRESA NAVARRO

LA LÍNEA N° 2 DE LA EMPRESA NAVARRO
Hace un Recorrido de Wánchaq a San Pedro.
Cuenta con dos unidades

Fuente: Elaborado por las tesis en base a la tesis de Pezo Ibérico Raúl, “El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”, 1957

I. 7. MODIFICACIÓN DE VÍAS DE TRANSPORTE Y REGLAS NORMATIVAS EN EL SISTEMA URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO

Con todo lo acontecido en función al nuevo esquema de desarrollo vial y socioeconómico en el Cusco, fue para el año 1921 que se tuvo que priorizar los trabajos de canalización y apertura de nuevas vías de transporte (eran de carácter urgente debido al incremento del parque automotor), por lo que se realizó la construcción de nuevas vías de transporte y canalización, las cuales debían cumplir con estándares de calidad y seguridad, de tal modo que soporten en tamaño y peso los diferentes medios de transporte motorizados, sin embargo, esto no se cumplió a cabalidad:

En la parte alta del jirón de Choquechaca, contigua al cruce de las calles de los ladrillos, se ha derrumbado la bóveda de la canalización, formando un hueco [...] parece que la causa del desperfecto obedece: en primer lugar, a que el contratista, no trabó bien la obra nueva de la bóveda a la antigua; y en segundo lugar, a que existiendo una patilla, o grada en la calzada del pavimento de la calle, recientemente, la empresa de autos, mando a desatar esa grada para facilitar el tráfico de sus camiones de carga, y estando trabadas las piedras que

formaban esa grada, i patilla, a la bóveda misma, se produjo el derrumbamiento de la obra en esa sección.¹³⁵

Para facilitar el tránsito vehicular en las vías, se realizaban modificaciones, como por ejemplo en la calle Choquechaca, donde se realizó una demolición para tener un ordenado tráfico de autos y camiones:

Señor presidente de la junta departamental en la parte alta del jirón de Choquechaca, contigua al cruce de la calle de los ladrillos se ha derrubando la bóveda de la canalización, formando un hueco de 1,50m de largo por 0,80 de ancho [...] Para reconstruir este desperfecto, se hace necesario demoler la obra actual, en 2 m. de largo por 1 m. de ancho para volver a ejecutar la obra de la bóveda desde los arranques del arco, trabando bien las piedras de la obra nueva con la antigua existente [...] para facilitar el tráfico de autos y camiones, por este jirón se hace indispensable ejecutar la reparación indicada.¹³⁶

Con respecto a la cita que antecede, el libro “Manual ambiental para el diseño y construcción de vías”, nos menciona lo siguiente:

Tradicionalmente el diseño de las vías no ha tenido en cuenta los aspectos ambientales, que en la actualidad se consideran de gran importancia, debido a los resultados en ocasiones desastrosos para el medio ambiente en muchas partes del mundo. Por este motivo el diseño de las vías nuevas debe tener en cuenta algunos requerimientos de tipo ambiental, que deben ir como mínimo, paralelos a las etapas de preselección de las vías a desarrollar en el país.¹³⁷

Para seguir con el control necesario de las unidades (incluso para la inspección), es que el 19 de diciembre año 1925, la oficina de Inspección de

¹³⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes.

¹³⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922. Sección: Rodajes.

¹³⁷ Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; Dirección General de Medio Ambiente. “Manual ambiental para el diseño y construcción de vías”. Ministerio de transportes, comunicaciones, vivienda y construcción. p. 7.

Rodajes, solicita a las autoridades municipales se emita una orden en el que se impida y prohíba el tráfico de automóviles, autocamiones, motocicletas y bicicletas que no tengan licencia, que no acrediten el pago de derechos respectivos, y que no lleven su placa de inscripción en un lugar visible:

Señor alcalde del Concejo Provincial habiendo notado esta inspección la existencia en la ciudad de un buen número de vehículos que trafican sin llenar los requisitos de reglamento, con grave daño de los intereses comunales, tengo el agrado de dirigirme a Ud. a efecto de que se sirva dictar las órdenes del caso, dirigiéndose al efecto a la autoridad política, a fin de que se impida i prohíba el tráfico de todo automóvil, autocamión, motocicleta i bicicleta que no tenga licencia de esta inspección i que acrediten el pago de los derechos respectivos, así mismo, se impida el tráfico de todo automóvil i autocamión que no lleve en lugar visible su placa de inscripción con el correspondiente número correlativo i las iniciales de su propietario i que en las noches transiten sin sus farolas encendidas para evitar cualquiera accidentes que con frecuencia registran los diarios locales.¹³⁸

En el año de 1927, se da el ensanchamiento de la Av. El Sol, donde el inspector de obras públicas, solicita que esta obra se realice previo a un estudio técnico, por ser una avenida importante en la ciudad del Cusco, considerándose como un proyecto bastante importante a futuro:

José Gabriel y Félix Cosió de la urbanización decretada, para el ensanche de la avenida de "El Sol", antes Muttuchaca, llevando a cabo por el esfuerzo particular de los vecinos, en concepto del inspector de obras públicas que suscribe, sus extremos son entendibles, por las consideraciones siguientes: Primero el ensanche de esa avenida, tiene que llevarse a cabo previo un estudio técnico que no se puede encomendar a los particulares, puesto, que cada propietario realizaría el ensanche a su modo y parecer, sin sujetarse a un plan

¹³⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 85, Año: 1925. Sección: Rodajes.

inteligente más que todo consiente; según de ahora bien en cuanto a las urbanizaciones igualmente tiene que sujetarse la construcción de fachadas de los nuevos edificios.¹³⁹

De similar forma, se realizaron arreglos en diversos lugares, como fue el caso de Fernando Emmel, empresario en la ciudad del Cusco indica, que al realizarse una obra pública, los cimientos de su establecimiento industrial de curtumbre ubicada en Ccolla - Calle y esquina de Limacpampa Grande, se vieron afectados y solicita que se le permita ensanchar un andén:

Sucede que al rebajar el nivel de esta última plazoleta y nivelarla para convertirla en parque, se ha dejado delante de mí citada propiedad, por razón de exceso de altura de nivel, un andén, indispensable para que no sufran los cimientos del edificio; pero es tan angosto que no permite el paso de autos ni camiones y ofrece un grave peligro para estos, que al dar vuelta pueden desbarrancarse de dicho andén. El remedio a ese peligro estaría pues en anchar dicho andén; lo cual, además de consolidar los cimientos del edificio, permitiría el tráfico de autos y camiones.¹⁴⁰

Conforme crecía el parque automotor, la necesidad de reordenar y controlar el sistema urbano permitió implementar medidas normativas, que eran cada vez más frecuentes, especialmente en lugares concurridos:

Se digno adoptar las medias del caso, para impedir que en las plazas o parques públicos de la población transiten bicicletas, sobre todo en momentos que hay aglomeración de gentes, pudiendo hacerlo, los que tengan licencia de esta inspección i están inscritos en tesorería, en las primeras horas de las mañanas,

¹³⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1924. Sección: Rodajes.

¹⁴⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 87, Año: 1927. Sección: Rodajes.

cuando más tarde hasta horas 8 a.m. esto es; mientras se apruebe el reglamento que está en trámite.¹⁴¹

En el año de 1930, ya se venía sancionando, toda falta e infracciones al reglamento de tráfico vehicular con sanciones pecuniarias (monetaria), por ejemplo: el exceso de velocidad en la ciudad era multado con la suma de 10 soles de oro, por ser un peligro grave para los transeúntes:

Visto el presente oficio del capitán comisario en que denuncia a Don Alfredo Casabonne por caminar en calles céntricas con velocidad; siendo este un grave peligro para los viandantes y una infracción del art. 41 del reglamento en vigencia SE DISPONE: Imponesele la multa de DIEZ SOLES DE ORO, conforme a la pena prescrita por el art, ya mencionado.¹⁴²

Algunos costos de infracciones que se tiene son: multa por manejar sin brevete era de 5 soles de oro, multa por no renovar las placas de un vehículo era de 2 soles, multa por causar daños al sistema vial era de 1 libra peruana, multa por no llevar llantas de repuesto era de 2 soles, multa por reincidir en llevar pasajeros junto a la carga era 3 soles, multa por tocar la bocina a las personas que transitaban en las calles era de 2 soles, multa por no desinfectar sus unidades era de 2 a 10 soles, multa por manejar en estado de ebriedad, de 25 a 50 soles de oro, entre muchos otros.¹⁴³ Así también, una de las normativas que tenían los conductores de vehículos motorizados, era el de portar una prenda en la cabeza, caso contrario esto significaría también una multa.

Ante las presentes multas por parte del inspector de rodaje, el sindicato de choferes representados por el secretario general, presentaron un suscrito

¹⁴¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 85, Año: 1925. Sección: Rodajes.

¹⁴² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 90, Año: 1929-1930. Sección: Rodajes.

¹⁴³ A la fecha, 10 soles de oro equivalen a S/. 5.20 soles

sugiriendo se declare nulo el mandato anterior proponiendo otro medio de identificación para los choferes:

Con el deseo que tiene siempre la institución que representamos, de hacer que se acaten las disposiciones reglamentarias municipales, en lo que toca a los choferes, y existiendo muchos inconvenientes para el uso obligatorio , y de la que ha surgido, la siguiente moción [...] que en lugar del gorro con el memvrete, que debemos llevar obligatoriamente, se manden confeccionar unos discos metálicos, grabados con la iniciales del chofer profesional, el N° de su carnet y la palabra “chofer”, y que se usara en la solapa derecha del saco o paletto de manera obligatoria, en ejercicio de su profesión, osea cuando maneje carro de plaza o particular. Si perjuicio de que las gorras [...] usemos de manera libre y voluntaria.¹⁴⁴

La inspección de tránsito también exigía que los choferes acrediten periódicamente las condiciones de salud en el cual se encontraban, con el fin de brindar un servicio seguro:

Un sello de la inspección de rodaje a 6 de noviembre de 1936 siendo necesidad imperiosa de orden social en principio general i obligatorio particular de la prestación de todo servicio público, el que los choferes de la plaza acrediten periódicamente las condiciones de salud en que se encuentran; i estando además, a la prescripción contenida [...] en ese sentido por el ART.15 del reglamento de rodaje; se dispone notifíquese sin excepción alguno a todo los choferes de plaza cumplan con presentar sus correspondientes certificados de salud ante esta inspección.¹⁴⁵

El año de 1936, pese al esfuerzos que las autoridades realizaban para la pavimentación y manteamiento de vías de las diferentes arterias de la ciudad, las

¹⁴⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 97, Año: 1933-34 Sección: Rodajes.

¹⁴⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 99, Año: 1936. Sección: Rodajes.

quejas persistían por parte de los transportistas de la ciudad con respecto al estado de las vías por donde estos circulaban, un claro ejemplo fue la ruta Cusco - San Jerónimo:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para manifestarle que esta inspección al exigir el fiel cumplimiento de las prescripciones del reglamento de tráfico ha tropezado con razones que son muy atendibles por parte de los conductores de vehículos motorizados quienes manifiestan el estado calamitoso que se encuentra la auto - pista Cuzco-San Jerónimo [...] por lo que me dirijo a Ud. suplicándole se sirva oficiar al ingeniero departamental, a fin de que en el día disponga lo conveniente para su inmediata reparación por ser camino troncal y de mucho tráfico. ¹⁴⁶

La traza urbana inca - colonial era un obstáculo constante para el libre tránsito de vehículos y camiones por su peso y tamaño, un ejemplo de ello era la calle Ceniza que es muy estrecha y señala un peligro para los transeúntes, viviendas y vehículos:

Un sello de la inspección de rodaje a 3 de junio de 1936 siendo de la atribución de este despacho la adopción de medidas preventivas en guarda de la seguridad personal del vecindario, visitantes así como de la estabilidad de las casas i edificios que pueden ser afectados por los vehículos motorizados, i tomando consideración la circunstancia de que la calle de ceniza no se presta ni se adopta por la estrecha que es. La libre maniobra de los camiones que se guardan o se sacan de los dos garajes existentes en dicha calle, puesto que por el mismo volumen i peso considerable de ese tipo de carros, siempre se producen choques que han ocurrido en los últimos días del mes próximo pasado, a más de producir serios desperfectos en la puerta y umbrales. ¹⁴⁷

¹⁴⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 98, Año: 1935. Sección: Rodajes.

¹⁴⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 102, Año: 1937 Sección: Rodajes.

En el año de 1937, la Municipalidad del Cusco con el objetivo de conservar las vías de transporte establecieron una norma para evitar daños en las calzadas de las carreteras, prohibiendo la circulación de tractores (con puntas o uñas) y vehículos con llantas sólidas; sin embargo, si existía la necesidad de cruzar las carreteras con tractores, éstos debían solicitar permiso al ingeniero de carreteras:

Por cuanto es preciso establecer normas para evitar daños en las calzadas de las carreteras, sobre todo en las pavimentadas con concreto o asfalto, como consecuencia del tráfico en ella de tractores con puntas o uñas, vehículos con llantas sólidas, en mal estado, o también por aniegos [...] queda prohibido el tráfico en las carreteras que poseen calzadas de concreto, asfalto o con materiales duros y estabilizados con cualquier aglutinante, de los tractores o vehículos de cualquier clase con puntas o uñas en las ruedas o fajas de tracción [...] en cuanto al artículo 2 nos dice lo siguiente “Cuando sea indispensable cruzar carreteras con tractores o maquinarias agrícolas que puedan ocasionar tales daños, los dueños respectivos deberán solicitar permiso del ingeniero a cargo de las carreteras.¹⁴⁸

Con respecto a la cita anterior, se sabe también que los dueños de vehículos o maquinarias que no cumplían con dichas disposiciones, como también los regantes (que, por descuido, negligencia o intencionalmente genere inundaciones en las carreteras, produciendo daños o molestias para el tráfico, o dejar obstáculos en las carreteras), se hacían acreedores a las siguientes penas: pago inmediato de los daños producidos, justipreciados por el ingeniero de carretera y una multa fijada según la escala.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes.

¹⁴⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes.

CUADRO 11: ESCALA DE MULTAS POR DAÑOS EN CALZADAS O CARRETERAS

ESCALA DE MULTAS	
Multa	Motivo
S/ 100.00	Por cualquier daño u obstrucción de menor cuantía.
S/ 500.00	Por daño u obstrucciones producidas como primera reincidencia, o que ocasionen reparaciones con costos mayor de S/200.00
S/1.000.00	Por daños u obstrucciones como segunda reincidencia o que ocasionen reparaciones con costo mayor de S/200.00.
S/ 500.00	De aumento sobre la anterior pena por cada nueva reincidencia, o cada S/100.00 de mayor costo de reparación.

Fuente: Cuadro realizado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1922. Legajo 79.

De otro lado, las autoridades competentes, expusieron el problema e incomodidad pública, por el tráfico de vehículos motorizados, en calles muy estrechas, no solo porque solían invadir las aceras que eran única y exclusivamente para los peatones, sino por el gravísimo e inminente peligro de atropellos, como ya había sucedido en varias ocasiones, debido a estas circunstancias, se expone lo siguiente:

2° ese inconsultado tráfico determina intolerables desperfectos en el embaldosado; lo que a su vez comporta enormes perjuicios, gastos al municipio y al vecindario, por concepto de reparaciones. 3° Que también debe tenerse en cuenta el hecho de que las mencionadas calles cuyas aceras están completamente desquiciadas y movedizas, resultan intransitables, especialmente en la estación de lluvias. 4° Que, por otra parte, los destrozos en referencia implican un verdadero atentado contra el ornato público y la cultura

de esta ciudad, así como contra los servicios de higiene y limpieza, desprestigiando, ante propios y extraños, el buen nombre del Cuzco.¹⁵⁰

El Concejo Provincial, a mérito de lo expuesto en la cita anterior resuelve lo siguiente:

- Esta absolutamente prohibido a los choferes evadir con sus vehículos el embaldosado de las calles, en ninguna forma ni por ningún motivo.
- Prohíbese, así mismo, por la regla general, al tráfico de autos en calles estrechas cuya calzada no alcance a tres metros de latitud.
- Esta prohibición incluye expresamente las calles de procuradores, Hatun-Rumiyoc, Huarankalki, jirón de la Recoleta y las dos secciones laterales de la última cuadra de Saphi, en la zona oriental; y Puluchupata, Chaparro y Fierro, en la zona occidental.
- Respecto a los autos que tuvieren necesidad de hacer recorrido en el sector de fundos rústicos, situados hacia la dirección del templo de la recoleta, lo harán únicamente por la vía de Ccolla calle, tanto de subida como de bajada.
- Las multas de las disposiciones que preceden, serán penados con multa de 2 a 5 libras, según la entidad de la falta y en caso de reincidencia, con la cancelación definitiva del respectivo breveté.
- Para evitar dificultades en el tráfico de autos, eliminado en lo posible cualquier cruzamiento, la inspección de ramo formulara la respectiva ordenanza, con fijación de trayectorias de recorrido dentro del perímetro urbano de la ciudad.

¹⁵⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 93, Año: 1931-32 Sección: Rodaje.

De igual forma se debía cuidar los espacios de las calles fuera del peligro de transeúntes que dedicaran actividades que no garantizaran su seguridad:

Un sello de la inspección de rodaje a 8 de octubre de 1937 habiéndose constatado por el personal de esta inspección, que las diferente calles i plazas de la ciudad, muy especialmente la de armas, se vienen convirtiendo en sitios de aprendizaje del manejo de bicicletas, con grave peligro para el libre tráfico de vehículo motorizados que se hallan expuestos a incurrir en atropello de dichos aprendices; i siendo de la atribución de este despacho, la adopción de medidas tendientes a garantizar la seguridad publica en el ramo del rodaje; se dispone:¹⁵¹

MEDIDAS TENDIENTES A GARANTIZAR LA SEGURIDAD PÚBLICA

- Prohíbese en lo absoluto el dedicar las calles centrales y plazas de la ciudad, muy particularmente la de armas, para el aprendizaje del manejo de bicicletas.
- Toda persona que desee dedicarse a dicho aprendizaje deberá buscar otros sitios apartados de la ciudad que no hay tráfico de vehículos motorizados ni profusión de viandantes.
- Permitirse únicamente el paseo de bicicletas dentro del cuadrilátero de la plaza de armas y demás sectores de la ciudad, siempre que sus respectivos conductores estén dotados de sus correspondientes brevets que acrediten sus competencias en el manejo de dichos vehículos.
- Entiéndase también que queda en absoluta libre el tráfico de las mencionadas bicicletas en todas las calles, así como en todas las plazas de la ciudad, siempre que estos vehículos estén debidamente dotados de su placa de inscripción en los

¹⁵¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 102, Año: 1937. Sección: Rodajes.

registros municipales y que sus conductores estén así mismo, legalmente brevetados.¹⁵²

Con el objetivo de descongestionar las vías de tránsito en la ciudad del Cusco, se formuló el nuevo plan de tráfico, en el que se expuso razones fundamentadas y convincentes para solucionar este problema, determinando que calles se usarían de subida, bajada o libres de tráfico en cualquier dirección:

En la ciudad del Cuzco, a los veintiocho días del mes de setiembre de mil novecientos treintisiete, siendo horas tres de la tarde, reunidos en el local de la inspección de rodaje, los señores Ingenieros Departamental Don Carlos A. Ugarte, Capitán Comisario del cuerpo de seguridad Don Zenon Villacrez H, Inspector del Ramo, Don Juan Manuel Tisoc y delegados de Los Diarios “El Comercio” Y “El Sol” Don Victor Navarro del Aguila i Don Alex Miranda, respectivamente, con el objeto de formular un nuevo plan de tráfico en la ciudad.- se procedió a un detenido cambio de ideas y amplia deliberación, exponiéndose por todos y cada uno de los señores en sala, diversas razones fundamentadas practica y convincentemente para alcanzar la mayor descongestión posible del tráfico de vehículos, muy particularmente en el cruce de las calles, procurando así obtenerse los verdaderos fines de un plan de tráfico, en garantía de la seguridad pública.-agotado el debate, se coordinaron las opiniones en el sentido de que el nuevo plan de tráfico en la ciudad, comprenda únicamente la determinación de restricciones en las calles que a continuación se puntualizan, entendiéndose desde luego que las calles que no se mencionaban quedan de libre tráfico en cualquier dirección.¹⁵³

- Calle del Medio: Solo de ingreso a la plaza de armas.
- Loreto: Solo de bajada a Maruri

¹⁵² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 102, Año: 1937. Sección: Rodajes.

¹⁵³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 101, Año: 1936. Sección: Rodajes.

- San Agustín: Solo de subida
- Arequipa: Solo de bajada a Maruri
- Arranyachayoc: Solo de bajada al puente de rosario
- Cuichipuncu: Solo de acceso a San Andrés
- San Bernardo y San Andrés: Doble tráfico para automóviles y solo de subida para camiones
- Mesón de la Estrella y Matara: Doble tráfico para automóviles y solo de bajada para camiones.
- Qquera y puerta falsa: Solo acceso a la Avenida Sol, sin ser permitido el voltear a San Andrés y San Bernardo.
- Marques: Solo de subida
- Garcilazo Solo de bajada
- Carmen Quiclla: Solo de acceso a San Pedro
- Avenida: Solo de subida
- Unión: Solo de bajada
- Desamparados y cenizas: Solo de subida
- Palacio y Herrajes: Solo de subida
- Almirante: Solo de bajada¹⁵⁴

Los acuerdos que se realizaron para prohibir terminantemente el estacionamiento de camiones en todas las calles de la ciudad, pidiendo detenerse únicamente por el tiempo suficientemente preciso para cargados y descargados y que los paraderos de carros de servicio urbano e interurbano, continúen provisionalmente en los mismos sitios actuales, es decir:

- Automóviles de servicio público: Plaza de Regocijo
- Ómnibus para Urubamba y Limatambo: Calle Teatro
- Ómnibus para Paucartambo y Calca: Pampa Ruinas

¹⁵⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 105, Año: 1938. Sección: Rodajes

- Ómnibus para Sicuani, Urcos, Acomayo, Lucre, Ocongate: Limacpampa Chico
- Ómnibus para San Jerónimo: Limacpampa Grande
- Ómnibus para Oropeza: Calle Maruri

Es por esta razón la Municipalidad del Cusco formuló el plan general de tráfico, con el fin de mejorar la seguridad pública:

La inspección de mi cargo ha tenido bien de formular el adjunto folleto que contiene el plan general de tráfico con las últimas modificaciones acordadas por el concejo, así como un cartel de instrucciones al público sobre las normas i precauciones que debe tomar el transitar de las calles.¹⁵⁵

Un claro ejemplo a la cita que antecede es la Avenida El Sol, donde se evidencia que en un inicio solo funcionaba como carril de subida, sin embargo, por ser una avenida amplia se decidió implementarla como vía de doble sentido:

A 18 de junio de 1937 adoleciendo a un error parcial el decreto[...] en el cual la Avenida el Sol de esta ciudad está considerada únicamente como vía de subida para el trajín de los vehículos motorizados de carga, siendo así dicha vía es amplia i cuenta con dos pistas se dispone: reformarse el decreto aludido en el sentido de los que los ómnibus i carros de carga en general debe utilizar las calles de San Bernardo i San Andrés solo de bajada prohibiéndose en lo absoluto la subida por ellas; i las calles de Estrella Mesón i Matara servirán únicamente para la subida, pudiendo utilizarse La Avenida el Sol tanto para la subida como la bajada, por lo cual se la declara doble tráfico.¹⁵⁶

¹⁵⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 105, Año: 1938 Sección: Rodajes.
¹⁵⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 105, Año: 1938. Sección: Rodajes.

Asimismo, la Municipalidad del Cusco prosiguió la pavimentación y ensanchamiento de calles conservando, la arquitectura inca-colonial, un claro ejemplo de ello, es la calle Loreto:

La inspección de obras públicas de mi cargo, se pronuncia en el sentido de que tratándose de una calle como la de Loreto, es una muestra de la cultura arquitectónica incaica; el Municipio trate de coordinar el pavimento, con los muros existentes, bajo la forma de que quitándose las veredas del lado del monasterio de Santa Catalina, se haga dicho pavimento con losetas y adoquines de piedra en toda su extensión i ancho, cubriéndose los gastos de la obra, con la contribución.¹⁵⁷

Por otra parte, dentro de la regulación de tránsito, existía el problema sobre la señalización visual que se manejaba en ese entonces, porque confundía a los conductores, lo cual provocaba problemas en el tráfico vehicular, proponiendo como solución el pintando de estas señales de tránsito al color rojo:

No siendo visible a primera vista las flechas de tráfico colocadas últimamente en las calles de la ciudad, por la razón de ser blancas i confundirse con la pintura de la fachada de casas en que se hallan fijadas, esta inspección ha visto por conveniente con el carácter de urgencia a forzosa para la normalización del tráfico vehicular, la dotación de inscripción apropiada de subida, bajada i doble tráfico a dichas flechas con un color rojo subido. Es en tal virtud que se han solicitado los adjuntos dos presupuestos del costo total de las inscripciones en cuestión, que me cumple elevar al despacho de Ud. rogándoles servirse prestar aprobación a cualquiera de las dos propuestas, ordenando consecuentemente la más inmediata ejecución de los trabajos en referencia.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 117, Año: 1942. Sección: Rodajes.

¹⁵⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 105, Año: 1938 Sección: Rodaje.

Para el año 1938, era necesario también emitir Decretos Supremos con el único objetivo de llevar un control acerca de los automóviles que ingresaban en cada región del Perú, como fue el caso de:

El presidente de la Republica considerando que la experiencia ha demostrado la necesidad de llevar control exacto de los medios automóviles existentes en el país, que es necesario que las oficinas encargadas de registrarlos proporcionen dichos datos con exactitud y actualidad y que tales datos deben ser objeto de un prolijo y continuo trabajo, con claridad y precisión [...] la dirección general de tráfico y rodaje de la capital de la república y municipalidades en provincias estarán obligadas a enviar, por una sola vez, a las circunscripciones provinciales respectivas, treinta días después de publicado el presente decreto.¹⁵⁹

Es por ello que, el 10 de mayo de 1938 se emite la resolución, de la creación de la placa única de rodaje para toda la república Ley Nro. 8581, con el fin de implementar un sistema de control vehicular aplicado a nivel nacional. Tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

Que crea la PLACA UNICA DE RODAJE, [...] es obligatorio para los concejos provinciales abrir un nuevo registro de vehículos en el que consten las siguientes especificaciones; fecha de inscripción; numeración, nueva y antigua: marca: tipo; asientos; número de motor; número de chasis; propietario y domicilio. Con el objeto de centralizar en esta dirección general el registro de vehículos de la república, los concejos deben remitir mensualmente a este despacho una relación detallada de todo los inscritos [...] es obligación de los propietarios de vehículos llevar con estos la tarjeta de propiedad y matricula que entregaran los concejos provinciales previos pago de arbitrio de rodaje en las oficinas de la caja de depósitos y consignaciones. Servicio oficial-. Debe enviarse a esta dirección general a la mayor brevedad posible una relación de

¹⁵⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes.

los vehículos de propiedades estado inscritos en esa provincia a fin de remitir las placas oficiales correspondientes, de acuerdo con la reglamentación vigente.¹⁶⁰

Con respecto a la cita que antecede, la Dirección General de Tráfico y Rodaje, envía una copia de la creación de placa única de rodaje a la Municipalidad del Cusco, dicho reglamento abarcaría temas con respecto a inscripción, registros, certificados de propiedad y circulación de vehículos, con el fin de uniformizar estos procedimientos a nivel nacional. (Ver anexo 3)

Las normas se creaban conjuntamente al crecimiento del parque automotor, por ejemplo: la normativa que protegía a los custodios del orden por circunstancias de accidentes:

Pilotos de automóviles, ómnibus, y camiones que atropellen a los custodios del orden que intervienen en el servicio de tráfico están obligados independientemente a la acción judicial, resarcir todos los gastos que demanda la asistencia de aquellos, a la indemnización de los perjuicios derivados del accidente y a todas las obligaciones provenientes del hecho.¹⁶¹

Los decretos que se daban en cuanto al transporte urbano, eran cada vez más frecuentes, para lograr una mejor circulación del tráfico de autos, tal como se ve en el siguiente expediente, en el que se emite una multa por no cumplir con lo dispuesto para una libre circulación con un automóvil:

Habiendo constatado por el auxiliar de esta inspección, en días pasado que el conductor del automóvil particular N° 75 haciendo caso omiso de lo dispuesto en el art 19 del rodaje en vigencia, maneja dicho carro sin el respectivo brevete que acredite su competencia para el manejo, además de ser menor de edad, lo cual significa, la más absoluta ignorancia de lo prescrito por el reglamento del

¹⁶⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 105, Año: 1938 Sección: Rodajes

¹⁶¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 79, Año: 1922 Sección: Rodajes,

ramo después de habersele notificado al mencionado conductor del carro en referencia que se le hizo. Por lo tanto, se dispone: imponérsele al propietario del mencionado vehículo Don N. Chavarría la multa de diez soles de oro, por dicha infracción¹⁶².

También se puede observar que la antigüedad del carro determinaba la tarifa y su lugar de estacionamiento para el servicio prestado a la población, teniendo más beneficios quien poseía un auto moderno:

El hecho de que los carros de servicio de plaza, de modelos antiguos i modernos, tenga un paradero común, mucho más aun cuando aquellos ha rebajado voluntariamente sus tarifas i siendo de incumbencia juzgue oportunas sobre el particular, de acuerdo con la facultad que le estatuye el art 22 de la ley orgánica de municipalidades: se dispone a partir del día de mañana los carros de modelo antiguo i que tenga tarifa rebajada fijaran como paradero la calles Espinar o sea la parte delantera de los portales del mismo nombre i cuyo nombre punto inicial será la esquina de la Calle del Medio debiendo los demás carros que conservan el tarifario oficial en la parte fronteriza del portal.

Durante el reordenamiento de vías de tránsito vehicular ante el incremento del parque automotor era necesario el ensanchamiento de vías en el centro de la ciudad, realizándose la demolición de algunas viviendas (se les tenía que realizar pagos por los espacios de sus propiedades afectadas por el ensanchamiento y apertura de calles) para garantizar un desplazamiento vehicular que brinde seguridad a los pasajeros, transeúntes y conductores:

Propietarios de la casa N° 73 de la calle Aflijidos de esta ciudad que es la que debe demolerse para el ensanche de la mencionada calle, cuya estrechez

¹⁶² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 90, Año: 1929-1930 Sección: Rodajes.

peligra la vida de los viandantes y ofrece la posibilidad de colisiones vehiculares.¹⁶³

La necesidad de un plan vial era evidente, debido al aumento constante del tráfico vehicular y calles que no estaban preparadas para ello, teniendo como ejemplo la calle de San Andrés, San Bernardo y Mesón de la Estrella, que requerían urgente atención por parte de la Municipalidad, tal como se demuestra en la siguiente cita.

Un sello de la inspección de tráfico i rodaje a 8 de enero de 1949 considerando que el tráfico vehicular en la ciudad viene aumentando a diario, necesitamos por tanto una mejor organización en su plan de tráfico que en la práctica se ha visto los inconvenientes que ofrece el tráfico en las calles de San Andrés, San Bernardo i Mesón de la Estrella.¹⁶⁴

Fue el caso también que muchas instituciones, con el fin de contribuir al ordenamiento de la ciudad, tuvieron que ceder sus terrenos para así poder habilitar nuevas calles:

La beneficencia, que tengo el honor de representar, ha cedido al municipio por cooperar al ornato local una gran fracción para la apertura de la avenida entre la calle Belén i la avenida Ccoripata así como parte de sus propiedades de la calle Belén para su ensanchamiento.¹⁶⁵

¹⁶³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 121, Año: 1943. Sección: Rodajes.

¹⁶⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 141, Año: 1949. Sección: Rodajes.

¹⁶⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 142, Año: 1949. Sección: Rodajes.

CAPÍTULO II

LA CIUDAD DEL CUSCO EN LOS AÑOS DE 1950-1955: CONSECUENCIAS DEL TERREMOTO CON RESPECTO AL TRANSPORTE URBANO

II. 1. LA SOCIEDAD CUSQUEÑA A INICIOS DE 1950

En el año de 1950, la inspección de tránsito y rodaje seguía regulando todo en cuanto al transporte urbano público (como, por ejemplo, las tarifas de servicio y reglamentos). El 30 de enero de 1950 la escala de tarifas para el servicio urbano se replanteó, considerando ahora en la tarifa de servicio urbano, los sectores especiales y servicio rural:

CUADRO 12: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950 - SERVICIO URBANO

SERVICIO URBANO	
Carrera con una persona, del paradero o con llamada	S/. 1.50
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/. 0.80
Al Hospital, Belén, Cárcel de Mujeres y Santiago por una persona, del paradero o con llamada	S/. 1.50
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/. 1.00
Servicio por hora dentro del radio urbano	S/ 15.00
Al parque infantil "Marianito Ferro" por una persona	S/. 2.00
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/. 1.00
A Wánchaq o Coripata por una persona	S/. 1.50
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/. 1.00
Servicio en entierros y matrimonios, con 1 hora de servicio	S/. 15.00
Por bautizos con una hora de servicio. Exceso de tiempo, de acuerdo a la tarifa por horas.	S/. 12.00

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1950. Legajo 144.

CUADRO 13: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950- SECTORES ESPECIALES

SECTORES ESPECIALES	
Al Cementerio, Cárcel de varones, Almudena, Cuartel Mariano Santos, Plazoletas de San Blas y San Cristóbal y Qollqampata, por una persona.	S/.2.00
Por cada persona excedente	S/.0.80
Al templo de Santa Ana, Uma Calle, Bosque Municipal de Coripata y aeropuerto, por una persona	S/.2.50
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/.1.00
Servicio a las estaciones de los ferrocarriles del Sur o de Santa Ana, en llegada o salida de trenes o autocarriles, por persona	S/.1.50
Por cada maleta o bulto	S/.0.50
Maletines y paquetes de mano gratis	
Al convento de La Recoleta, por una o dos personas	S/.4.00
Por cada persona excedente hasta el límite del carro	S/.1.50

Fuente: Cuadro elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1950. Legajo 144.

CUADRO 14: NUEVO TARIFARIO EMITIDO EL 30 DE ENERO DE 1950- SERVICIO RURAL

SERVICIO RURAL	
A Huancaro una a cinco personas, solo de ida	S/. 6.00
Huancaro ida y vuelta con unas cinco personas con 30 minutos de espera	S/. 10.00
Al Arco de Tica Tica (Santa Ana) con una o cinco personas, solo ida	S/. 15.00
A Poroy con una o cinco personas, solo ida	S/. 20.00
A Sacsayhuaman solo de ida con una a cinco personas	S/. 12.00
A Sacsayhuaman ida y vuelta con una hora de espera	S/. 20.00
A Qenqo con una a cinco personas, solo ida	S/. 20.00
A Qenqo ida y vuelta con una hora de espera	S/. 30.00
A Tambomachay con una o cinco personas, solo ida	S/.30.00

Fuente: cuadro elaborado por las tesisistas a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1950. Legajo 144.

De igual forma, el Concejo Provincial del Cusco, mediante la oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje, modificaban los paraderos del servicio de transporte urbano público con el fin de tener más orden en las vías de tránsito del centro histórico; sin embargo, existía resistencia por parte de los choferes ante estas nuevas modificaciones. Por ejemplo, el 31 de enero de 1950, los propietarios de camiones de servicio de transporte urbano público, piden que se reconsidere el decreto emitido en diciembre de 1949 por la Oficina de Inspección de Rodajes, en el que se fijó como nuevo paradero la Plazoleta de Silvac (actual Parque de la Madre), en respuesta a esta solicitud que fue declarada como procedente, volviendo a su antiguo paradero el Portal de Carnes.¹⁶⁶

¹⁶⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

Otro dato importante es saber que, anualmente se realizaba la formación del Comité Ejecutivo del Sindicato de Choferes del Cusco. Es así que, el 31 de marzo de 1950, se informaba de este hecho al Concejo Provincial del Cusco, este comité ejecutivo tenía el deber fundamental de representar a todos los miembros de este sindicato y participar intensamente como integrante principal de la sociedad:

Que el día 30 del que cursa, a tomado posesión de su cargo el comité ejecutivo del sindicato de choferes del Cuzco, elegido para el período institucional de 1950.¹⁶⁷

En cuanto al manejo de la economía, el Concejo Provincial del Cusco, contaba con personal directivo elegido en sesión extraordinaria, con el fin de controlar diferentes rubros como, por ejemplo: el síndico de rentas, sindicato de gastos, inspectores de todos los rubros hasta ese momento existentes, según el documento emitido el 20 de abril de 1950, se contaba con los siguientes rubros, como se demuestra en la siguiente cita.

De aeropuerto, de alumbrado, de asuntos contenciosos y bienes múltiples, de camal, de comercio e industrias, de concejos distritales, de baja policía, cuartel 1º, de baja policía, cuartel 2º, de baja policía, cuartel 3º, de baja policía, cuartel 4º, de baja policía, cuartel 5º, de biblioteca, de espectáculos, de estado civil, de higiene y salubridad zona N°1, de hoteles, bares y cantinas zona N°1, de hoteles, bares y cantinas zona N° 2, de inquilinato y vivienda, de mercados, de monumento históricos, de obras públicas, de panaderías, pastelerías y lecherías, parques, avenidas y parques infantiles, de pesas y medidas, de policía municipal, de rodaje, puentes y caminos, de subsistencias, de talleres, fábricas y trabajo, de teléfonos, de teterías, fondas y chicherías zona N°1, de

¹⁶⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950. Sección: Rodaje.

teterias, fondas y chicherías zona N°2, de turismo y propaganda, delegada ante el concejo de patronato local, delegada ante el museo virreinal.¹⁶⁸

De manera paralela, se comenzaban a crear urbanizaciones fuera del centro histórico del Cusco, surgiendo con ellas nuevos requerimientos, por ejemplo: el 3 de mayo de 1950, los pequeños propietarios y vecinos en general de la urbanización de Wanchaq, envían un memorial dirigido al alcalde del Concejo Provincial del Cusco expresando que esta urbanización, tenía como dominio público las avenidas, Garcilaso, Manco Capac, Pachacútec e Infancia. En el cual se solicita la ayuda en tres puntos: Un mercado modelo ubicado en los terrenos denominados “Quisa Quisa Pampa”, próximos a la estación de los F.F.C.C del sur y de propiedad municipal, habilitar la vía directa del aeropuerto con las avenidas Garcilaso y Pardo, para esta finalidad de trascendencia era importante que el concejo, disponga el empiedro de la Avenida Garcilaso, poniéndolo en condiciones de viabilidad hasta unir con la de Pardo, a fin de que se evitara el tráfico mortificante a la llegada de los aviones por los sectores de la Carretera, Estadio, Limacpampa Grande, Abrazos, San Agustín, etc. Se pidió gestionar y disponer, que las piedras provenientes del desempiedro de la ciudad, sean trasladadas a las nuevas avenidas que hemos indicado de nuestra urbanización y finalmente la apertura de la pavimentación de la Avenida Manco Capac, hacia la Avenida Tullumayo.¹⁶⁹

El 9 de mayo de 1950, la Oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje, advierte a los empresarios del servicio urbano de arreglar los baches de las calles de sus respectivas rutas, caso contrario sería sancionados con multas de cien a quinientos soles de oro:

Apercíbase (advertir) a los indicados empresarios de servicio urbano, dar cumplimiento sobre las obligaciones que tienen de proceder al necesario arreglo

¹⁶⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

¹⁶⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 146. Año: 1950.

de los baches de las calles de sus respectivas rutas; i los infractores a cualesquier de los términos del reglamento del ramo i las determinadas por esta inspección, serán sancionados con multas de cien soles a quinientos de oro.¹⁷⁰

Para esos años, el servicio urbano público de los omnibuses en la ciudad del Cusco, se brindaba en condiciones nada favorables para los intereses públicos, debido a la indisciplina de los propietarios de dichas empresas, quienes tenían delimitada su zona y calles de recorrido habitual, los cuales no eran respetados, se salían de ellas, invadían calles ajenas, estacionaban sus vehículos en lugares que no son paraderos, los días domingos y feriados en que llegaban prácticamente a suspender el servicio ordinario al que están obligados a atender de manera constante; por todo ello fue necesario dictar y aplicar sanciones que serían determinados por el reglamento del ramo y los intereses públicos.¹⁷¹

La ciudad del Cusco, antes del terremoto aún conservaba la traza inca - colonial, habiendo ocupado hasta ese momento la llanura agraria del valle, para ir creciendo después por las laderas hasta alcanzar su configuración actual.¹⁷²

El 21 de mayo de 1950 se produce un terremoto, el cual provocaría cuantiosos daños materiales:

El terremoto se produjo a las 1:59 de la tarde, hora que, por fortuna, numerosos vecinos de la ciudad asistían fuera de ella a un match de futbol. El terremoto quedo registrado con el índice 7 en la escala de Mercalli y duro seis segundos. Murieron, más de 100 personas y más de 200 sufrieron heridas, fueron destruidas 3.000 casas y de las restantes solo 1.200 en condiciones de ser habitadas, por lo que 30.000 o 40.000 personas quedaron sin albergue.¹⁷³

¹⁷⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

¹⁷¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

¹⁷² ALFARO AUCCA, Crayla. Ob. Cit. p. 6.

¹⁷³ KUBLER, George. Cuzco: reconstrucción de la ciudad y restauración de sus monumentos. Paris: UNESCO, 1953. p. 5.

Según George Kubler, indica que los daños se calculaban en 300 millones de soles (de la época) en lo que se refiere, solo a la propiedad privada y en edificios públicos los daños ascendieron a los 100 millones de soles. En conjunto, incluyendo la destrucción de bienes y medios de producción, los daños causados por el terremoto se calculan en 500 millones de soles.¹⁷⁴ El gobierno peruano, inicio acciones para la reconstrucción de la ciudad.

Este sismo provocó una gran afluencia de población rural, que marcó el inicio de la expansión urbanística moderna del Cusco.¹⁷⁵ El aumento de población progresivo, trajo consigo muchos problemas al estado para poder reorganizar y ubicar a los nuevos emigrantes que se unieron a los damnificados de la población cuzqueña. Se puso como prioridad la construcción de barracas y reconstrucción de casas coloniales llamada “Reconstrucción del Cusco”, el sector industrial y la actividad comercial retomaron en seguida su labor, el transporte urbano sufrió una paralización de sus servicios puesto que las calles y casas iniciaban su reconstrucción.

II. 2. EVOLUCIÓN Y DECRECIMIENTO SOCIOECONÓMICO DEL CUSCO DESPUÉS DEL TERREMOTO DEL 21 DE MAYO DE 1950

El Cusco es una ciudad inca - colonial estructurada sobre parte de la trama Inka, George Kubler en su visita reconoce, que hay tres ciudades: una es incaica, la segunda colonial y la tercera moderna.¹⁷⁶ Es así que, el terremoto no solo afecto lo arquitectónico, sino todos los ámbitos de desarrollo de nuestra ciudad que se vieron truncados, pero se tomaron acciones para seguir creciendo.

Con referencia a la salubridad, primero había mucha polvareda a causa del terremoto: la Asociación de Comercio e Industrias hizo notar un grave problema en

¹⁷⁴ Ibidem.

¹⁷⁵ ALFARO AUCCA, Crayla. Ob. Cit. p. 6.

¹⁷⁶ KUBLER, George. Ob. Cit. p. 4.

las calles y pistas que aún no estaban pavimentadas, esto generaba un malestar y riesgo en toda la población. El 26 de mayo de 1950, dicha Asociación solicita al alcalde del Honorable Concejo, se ponga en servicio un vehículo regador, que riegue constantemente todas las calles de la ciudad, para evitar la gran polvareda, que en aquellas circunstancias representaba un grave problema que podía suscitar, epidemias y una serie de enfermedades. Solicitó, además, que se pusiera a disposición y servicio, un buen número de regantes, para que constantemente estén regando las calles por donde no podría transitar el carro regador.¹⁷⁷

Por otro lado, el comercio y la industria se vieron afectados al haber quedado inhabitables la mayoría de las casas, por tanto también el material de trabajo que los comerciantes utilizan para realizar su trabajo, un 29 de mayo de 1950, el pedido de la Asociación de Comercio e Industrias del Cusco, fue que el concejo vea de inmediato la manera de prestar beneficios a los comerciantes que no tenían local donde realizar sus negocios, actividades que en la medida posible debían seguir su ritmo normal. Los comerciantes de la plaza querían instalar tiendas improvisadas, para lo cual era necesario que se determine y autorice el lugar donde podían instalarse dichas tiendas, teniendo en cuenta que debían de ubicarse en lugares céntricos para las facilidades del comercio y público consumidor, tal como se realizó en Lima al ocurrir el mismo desastre natural, para facilitar el desenvolvimiento rápido del comercio y la industria, teniéndose en cuenta que todo esto sería con carácter transitorio, no menor a un año.¹⁷⁸ Por tanto, los comerciantes quedaron a la espera de un lugar, para poder seguir con sus negocios.

También se tuvieron problemas de comunicación, en cuanto al servicio telefónico de la ciudad, el 2 de junio de 1950 se envió un memorándum para el señor alcalde del Cusco, informando que, un 15% del servicio de los abonados estaba

¹⁷⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

¹⁷⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 146, Año: 1950.

retirado momentáneamente hasta que los abonados soliciten el servicio en un nuevo domicilio. El 25 % de los abonados restantes, actualmente interrumpidos, no podrían tener servicio hasta dentro de un tiempo, pues resultaba imposible reponerlos debido a las demoliciones intensas que se estaban efectuando, en los cuales se rompían los ramales y las líneas. Los daños ocasionados a la red general, habían perturbado la distribución de los conductores telefónicos, en forma tal que la reposición era un problema técnico y económico enorme, por lo que se presumía que la reparación completa de la red no sería factible con dichas condiciones de servicio, como una solución se propuso, la implantación del servicio automático. Éste, se presentaba un tanto complejo en lo referente a la distribución general de la red, pero era el único camino para efectuar una reparación con carácter definitivo y efectivo.¹⁷⁹ Es decir, se tenía una solución al problema de comunicación, pero la instalación de una central automática dependía de la autorización de las tarifas correspondientes de la dirección general de correo y telecomunicaciones.

Era sabido que, los comerciantes estaban solicitando, un lugar para poder continuar con su negocio, es así que, en fecha 14 de junio, la “Comisión Municipal de Kioscos Comerciales” cumpliendo con el encargo recibido del Concejo Provincial estudia el proyecto de distribución de lotes en la plaza comercial de San Francisco para la construcción de kiosco.¹⁸⁰ Por consiguiente, los comerciantes podían seguir generando ingresos, por cada espacio designado se debía pagar un alquiler (el alquiler de kioscos comerciales en la Plaza San Francisco era aproximadamente por s/. 2.00 por m.²).¹⁸¹

El 21 de junio de 1950, el Concejo Provincial del Cusco, emite resoluciones, sobre el problema de “La reconstrucción del Cusco”, en la que se resolvió

¹⁷⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

¹⁸⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

¹⁸¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 154. Año: 1952.

Constituirse “la comisión especial” compuesta de los señores: Ingeniero regional de caminos, Don Carlos Jiménez, Ingeniero municipal i presidente de la sociedad de ingenieros del Cuzco, Don Oscar L. de Guevara, inspector de obras públicas, Ing. Don Francisco Herrera, Consejal Don Rodolfo Zamalloa y Dr. Rafael Calderón Peña.¹⁸²

Esta comisión se creó con el fin de que se encargue de estructurar en un resumen, todas las ponencias, resoluciones de referencia y planeaciones, sobre los problemas de la reconstrucción del Cuzco.

Otra consecuencia del terremoto fue la creación de grupos y asociaciones, como la “Asociación Pro- Damnificados del Cuzco”, la “Liga de Propietarios de Inmuebles Damnificados por el Terremoto del Cuzco”. Se entiende que:

Las familias afectadas se organizan y toman los terrenos de Belepampa de propiedad de la beneficencia pública, modalidad que sirvió de ejemplo para los casos de Rosaspata y Dolores Pata, que se forman en base a las familias desalojadas del Estadio Universitario y del excedente de los pobladores de Belepampa respectivamente, estos terrenos inicialmente fueron invadidos y posteriormente comprados gracias a las facilidades otorgadas por la CRIF ya sea expropiado la tierra o sirviendo de garante para la compra, otro caso similar fue el de los habitantes de las barracas de la casa del almirante que compraron terrenos en la actual urbanización Tawantinsuyo.¹⁸³

El 9 de agosto de 1950, el directorio de la liga de propietarios de inmuebles dañados por el terremoto, se dirigen al señor alcalde del concejo provincial, en la cual se solicitaba que, el dinero donado por diversos pueblos e instituciones de la república, para auxiliar a las víctimas del terremoto de esta ciudad, se capitalicen a fin de ser destinados exclusivamente a la compra de materiales de construcción

¹⁸² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cuzco. Legajo 145. Año: 1950.

¹⁸³ Instituto de Investigación UNSAAC – NUFFIC. “Problemática urbana, vivienda y tecnología mejorada en el departamento del cusco”. Cuzco: Instituto de Investigación UNSAAC, 1987. p.24.

para que sean vendidos a los propietarios damnificados a precio de costo, ya que no existía necesidad alguna de repartir frazadas, alimentos o vituallas que se tenían con exceso. Alegando que los verdaderos damnificados eran los propietarios que habían sufrido la destrucción de sus casas y no habían recibido auxilio alguno, encontrándose sin hogar ni vivienda. Esta Liga de Propietarios de inmuebles dañados por el terremoto, resalta la urgencia de la pronta reedificación del Cusco, que es la verdadera necesidad pública, no solo desde el punto de vista de la gran importancia urbana de la ciudad, sino para resolver el trágico problema de la vivienda.¹⁸⁴ Entonces, el problema social y económico a consecuencia del terremoto, también tendría injerencia directa con los demás servicios.

Fue por ello que, la instalación de servicios públicos era exigidos por las urbanizaciones. El 22 de agosto de 1950, los pequeños propietarios y vecinos de la urbanización Wánchaq, solicitaban al inspector de obras públicas, se realice las obras de instalación de diversos servicios públicos, dicha solicitud quedo desestimada, ya que aún no se tenía un presupuesto ni aprobación para dicha obra, en cambio, se aprobó, se realice el empiedro de calles por cuenta de los demandantes y ponían a su disposición el aporte de la dirección técnica del ingeniero municipal.¹⁸⁵

Por otra parte, la pérdida de diversa documentación, que ocasiono el retraso del normal desarrollo del comercio, ya que, para regular el desarrollo de una empresa, era fundamental tener una licencia de funcionamiento. El 29 de agosto de 1950, la empresa Coca Cola, ubicada en la carretera Cusco - San Sebastián (aeropuerto), volvió a enviar una solicitud para obtener su licencia de funcionamiento para su planta embotelladora, pues se les comunicó que con motivo del terremoto del 21 de mayo, se había extraviado la primera documentación, y

¹⁸⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 147. Año: 1950.

¹⁸⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 146. Año: 1950.

hasta la fecha indicada, no se había llegado a dar el trámite respectivo a la citada licencia, a pesar de haber cumplido con los requisitos que se exigen, se pidió la expedición de la licencia, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde su presentación.¹⁸⁶ Entonces, era lógico decir que la formalización de toda empresa estaba ligada directamente al progreso económico de una sociedad, pero que existían factores ajenos a su natural desenvolvimiento (el servicio de transporte también estuvo dentro de este dilema).

Es por ello que, la población con menos recursos, quedó sin hogar y medios para reconstruir sus viviendas, es así que la “Dirección de Caminos” construyó barracas provisionales, en diferentes zonas del Cusco, como: la Av. Pardo, el Estadio Universitario, etc. Pasados los meses, un 7 de noviembre de 1950, la “Sociedad Pro-Damnificados del Terremoto - Estadium Universitario – Cusco”, dirige un informe de la situación de las barracas al alcalde provincial del Cusco, en la que indica lo siguiente: primero: que un gran sector de las barracas estaban mal construidas, porque las aguas pluviales habían pasado al interior y se hicieron inhabitables, recomendando que el concejo no debía recibirlas, por lo mismo que los habitantes de estas barracas iban a pagar alquileres y no sería justo someterlos a vivir en una situación inhumana; segundo, se observa que la mayor parte de los servicios higiénicos no estaban techados ni tenían puertas; igualmente los servicios de agua y desagüe estaban mal instalados, circunstancia por la cual, había por lo menos dos atoramientos por semana; agregando que las piletas no tenían llaves, por lo que el agua se desperdiciaba, cuyo abono está incluido en los arrendamientos; tercero, que la instalación de luz no estaba concluida, pues faltaban en varias calles, así como también en algunos sectores de las barracas, las que deben terminarse, por la misma razón de que este servicio estaba incluido en los alquileres. Cuarto, igualmente no se hallaban concluidas las divisiones de las barracas, circunstancia por la que diferentes familias vivían, como si fuera una sola,

¹⁸⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

se pidió a “La Dirección de Caminos” concluya con dichos trabajos, con todo el material enviado por el estado, por los diferentes departamentos del Perú y el extranjero, para los damnificados del Cusco.¹⁸⁷

Entorno a la economía cusqueña, un 12 de diciembre de 1950, “La Asociación e Industrias del Cuzco”, presenta su solicitud pidiendo a la superintendencia de contribuciones, que se acuerde la suspensión o exoneración del pago de impuesto de patente, a todos aquellos comerciantes que hayan sido afectados, con motivo del terremoto del 21 de mayo de 1950, esta solicitud se apoya en varias razones:

Que, conforme al espíritu de la ley, el impuesto debe pagarse por la actividad comercial que se desarrolle, es decir cuando esa actividad comercial se desarrolle en forma normal, que el reglamento de impuesto de patente no contempla en forma expresa, el caso de que una actividad comercial pueda ser afectada por caso de fuerza mayor.¹⁸⁸

Por el sismo, el comercio fue afectado, teniendo como consecuencias: un éxodo del capital humano, ausencia de demanda y carencia de locales para ejecutar el comercio o industria.

Se puede notar también que, a partir de todo este cambio, se presentó y agudizó el problema de higiene y fallas en el sistema de desagüe en la ciudad, que eran aun persistentes para 1951. Estas fallas en el servicio público, presentaban para la población un foco infeccioso lo que conllevaba a adquirir enfermedades.

Para ello, el Sindicato de Choferes, ya había sido reconocido oficialmente por el supremo gobierno el 18 de mayo de 1942. Este sindicato tenía su oficina en el Portal de Carnes N° 260, el 7 de marzo de 1951, esta organización gremial, solicita al Concejo Provincial del Cusco, la participación en los exámenes teóricos y

¹⁸⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

¹⁸⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

prácticos que rendían los postulantes para recabar el brevete que los acrediten como choferes profesionales, esto, para garantizar la eficiencia real y capacidad de los postulantes a chofer.¹⁸⁹ En ese sentido, ya se nota la preocupación de no dejar de lado la formalización, control y orden, pese a las circunstancias dejadas por el terremoto.

El Ministerio de Fomento y Obras Públicas en fecha 11 de abril de 1951, notifica a los propietarios de inmuebles de la “Avenida Manco Cápac”, para que abrieran una acequia provisional de desagüe en sus respectivas casas, ya que esta administración, venía haciendo estudios para la instalación de la red definitiva de desagüe en todo el sector de Wánchaq y lugares adyacentes.”¹⁹⁰ Entonces, se ve que los planes del Ministerio de Fomento y Obras Públicas eran realizar de manera progresiva la instalación de desagüe para la ciudad del Cusco, situación que evidencia la interrupción del servicio del transporte urbano por la instalación y reinstalación de servicios básicos que tenían sus fuentes o sistemas por debajo de las vías utilizadas por el tránsito vehicular.

Al respecto de los problemas de energía, un 21 de junio de 1951, la Asociación de Comercio e Industrias del Cusco presentó, una petición para la instalación de una central hidroeléctrica para el Cusco, debido al constante problema de fluido eléctrico, puesto que se argumentaba que Cusco como capital arqueológica de Sudamérica, debía de estar dotada del fluido eléctrico suficiente y permanente; este pedido es fundamentando con las siguientes razones:

A) El Cusco, como ciudad turística del continente, debe estar dotada de todas las comodidades necesarias que requieren los visitantes, i la mayor parte de todas las comodidades, no son sino unos simples derivados de la fuerza eléctrica que goza un determinado pueblo. Además, teniendo en consideración

¹⁸⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 149. Año: 1951. Sección: Rodaje.

¹⁹⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

que el turismo bien organizado constituye una renta saneada para el presupuesto; B) La instalación de una central hidroeléctrica, beneficiara en forma directa, el crecimiento i desarrollo de la industria en general, no solo en el departamento, sino también en los vecinos.¹⁹¹

Este argumento hace notar la importancia de potenciar el desarrollo del turismo en nuestra ciudad, teniendo como principal deficiencia el problema de la energía eléctrica.

Es importante decir que, sin bien la reconstrucción del Cusco era una prioridad del Estado, no se realizó con prontitud, considerando que, el 14 de noviembre de 1951, los jefes de instituciones oficiales particulares así como los representantes de los diversos sectores sociales del Cusco, solicitaron al supremo gobierno, que adopte medidas urgentes para solucionar el problema de la reconstrucción de esta ciudad, ya que habían transcurrido casi dieciocho meses sin que se haya aprobado todavía el plan piloto regulador. Según este plan, se realizaría la remodelación de la ciudad y se autorizarían las construcciones, los pobladores se encontraban con la incertidumbre de poder o no reedificar sus inmuebles, sufriendo las consecuencias inherentes a la falta de vivienda y el problema de las calles.

Una de las causas fundamentales de la demora en la facción del plan piloto regulador, es que venía siendo elaborado en la capital de la república (Lima), por lo que se pide que la oficina de Planeamiento y Urbanismo para la Reconstrucción del Cusco, funcione con urgencia en esta ciudad y no en Lima. También expresaron que la Corte Superior de Justicia de esta ciudad, había estado gestionando durante más de veintisiete años, la construcción de su institución que corresponda a la

¹⁹¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

categoría de este distrito judicial, habiendo recién conseguido que se expropie el área ubicada en la Avenida Sol.¹⁹²

En cuanto a las obras de reconstrucción de nuestra ciudad, el 13 de diciembre de 1951, el senador por el departamento del Cusco expresa su sorpresa por la paralización de los trabajos de reconstrucción hacia el alcalde del Concejo Provincial, debido a que una orden de paralización que se había emanado de la Subdirección de Urbanismo, debido a que se aprobó un nuevo plan de zonificación:

Se ha transcrito al concejo de su presidencia una solución en la que se aprueba un plan de zonificación de la ciudad, que representa una nueva remodelación de ella. Tanto el sr. presidente de la república como la integridad de la representación parlamentaria, estamos de acuerdo en conservar el sello de nuestra ciudad, su contenido indígena i español que le da un valor turístico inapreciable que representa la conjunción de dos civilizaciones. No es posible borrar estas características únicas de la ciudad demoliendo sus principales manzanas, para hacer nuevos trazos i sustituirlos en el propio corazón del Cuzco.¹⁹³

En definitiva, estos nuevos planteamientos de zonificación tenían el objetivo de mejorar el ordenamiento urbano del Cusco, pero en realidad solo quedaban como estudios y propuestas que eran difíciles de aplicar en nuestra ciudad. El senador del departamento calculaba que, en la ciudad del Cusco, había más de doce mil personas, quienes soportaban la dureza del clima y ya habían pasado dos inviernos en insalubres barracas, que produjo un gravísimo fenómeno demográfico al perder capital humano. Lo más grave del caso fue que:

La comisión de urbanismo, ha dividido la ciudad en dos sectores principales: en el primero, solo se permitirán “refacciones” i en el segundo, se prohíbe dar

¹⁹² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 149. Año: 1951

¹⁹³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 149. Año: 1951.

licencias de reconstrucción. Visto el plano, estas dos divisiones corresponden a la totalidad de la población en la parte más valiosa.¹⁹⁴

Para que la población construyera su vivienda, primero se debía de alinear los terrenos y cumplir con una serie de requisitos propuestos por la Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial del Cusco. Prácticamente se estaba paralizando la reconstrucción de la ciudad, deteniendo inclusive el esfuerzo privado (realizando un esfuerzo por superar la tremenda catástrofe que se sufrió). Por todos estos motivos el senador del Cusco, Francisco Tamayo, pedía no detener la reconstrucción de la ciudad. Cabe mencionar que las licencias de comercio e industrias, eran emitidas por la sección de sindicaturas pertenecientes al Concejo Provincial del Cusco, el solicitante debía declarar las condiciones que reunía su establecimiento.

Por lo que se refiere a los servicios públicos, un 11 de diciembre de 1952 el Ministerio de Fomento y Obras Públicas informa que, ya se tenía listo el presupuesto para la canalización de la acequia de las aguas de Tandapata, en el sector de dicha calle y de Lucrepata.¹⁹⁵ Es así que, de manera paulatina se venían haciendo las canalizaciones en la ciudad del Cusco.

Para mayo de 1953, La Inspección de Obras Públicas, informa que las personas que realizaban la reconstrucción de sus viviendas, estaban eludiendo el trámite de licencia municipal de la Oficina Técnica Permanente de Reconstrucción del Cusco, dando como resultado serios problemas de urbanismo y dificultades para la aplicación del plan piloto de la ciudad, un ejemplo de ello es:

Don Albino Espinoza, propietario del inmueble, de la calle Chachacomayoc que habiendo sido notificado para que paralice los trabajos de la construcción de

¹⁹⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

¹⁹⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 154. Año: 1952.

adobes y sin licencia y mientras no cumpla con sujetarse al indicado reglamento; ha proseguido ejecutando la obra; infracción por lo que, como medida moralizadora, a fin de evitar casos similares; por equidad y estando a las atribuciones de esta inspección; se dispone, una Multa de: un mil soles, por la infracción antes anotada; que debe abonar en la tesorería del concejo. ¹⁹⁶

El problema fue constante, ya que, un 31 de julio de 1953, se vuelve a registrar este inconveniente ahora ocurrido en la prolongación de la Avenida El Sol:

Don Raúl Montesinos, ha mandado levantar muros de adobes i un garaje, en su citado inmueble, sin licencia municipal i con infracción del reglamento de construcciones de la ciudad del Cusco; que, siendo, en consecuencia, facultad del municipio, sancionar, debidamente, anomalías como las anotadas; se dispone, múltese: a Don Raúl Montesinos, propietario del inmueble S/N de la prolongación de la Avenida Sol, con la suma de quinientos soles de oro, por mandar construir sin licencia municipal e infringir el reglamento de construcciones vigentes, multa que deberá abonarla en la tesorería municipal.¹⁹⁷

Cabe señalar la necesidad de la existencia de talleres mecánicos, porque el aumento de flujo automovilístico traía consigo la urgencia del mantenimiento y reparación de automóviles. Para el año de 1954 la ciudad del Cusco contaba con un Taller de reparaciones, perteneciente a “Yañez Hermanos”, ubicado en Limacpampa Grande N° 550 Cusco, este taller brindaba varios servicios con especialidad en:

Pintura al duco, compostura de choques, tapicería, lavado y engrase a presión mecánica en general, fundición y torno, soldadura autógena, servicio de aire para llantas, grifo, venta de repuestos y accesorios, gasolina, aceites i grasas

¹⁹⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 157. Año: 1953.

¹⁹⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 159. Año: 1953.

de las mejores marcas (Mobiloil, veedol, essolube, amelie y Texaco) Taller para la reconstrucción de baterías al servicio del público y comprador de baterías.¹⁹⁸

Entonces podemos decir que, el acceso a reparaciones y mantenimiento de automóviles, omnibuses y camiones era un negocio muy rentable en aquella época, pero que, además, ya estaban próximos al centro de la ciudad.

En referencia a la higiene y salubridad de la ciudad, en agosto de 1954, según los informes del Concejo Provincial expresa que aun persistía el descuido en la higiene y limpieza de las calles. Algunas de ellas, habían sido convertidas en depósitos públicos de desperdicios o eran utilizadas como retretes, dando paso a la insalubridad local y al desprestigio de nuestra ciudad.¹⁹⁹ Esta situación era un problema que seguía latente desde siempre y necesitaba una urgente solución (nos imaginamos las calles en ese estado y los vehículos transitando por ellas, realmente era un foco de infección). Es frente a este problema de higiene en la ciudad del Cusco, que el 21 de agosto de 1954, el Club de Leones del Cusco, con el apoyo de la cámara de comercio, se pronuncian sobre la higienización de la ciudad y recalcan la urgente necesidad de encontrar una solución al estado de suciedad de las calles.²⁰⁰

Por otro lado, en lo que respecta al crecimiento poblacional de la ciudad, al crearse nuevas asociaciones, se propone crear también nuevos mercados de abastos. En noviembre de 1954, se tenía un anteproyecto de presupuesto para el ramo de obras públicas, para la construcción de dos mercadillos, uno en San Blas y otro en Santa Ana, por un monto de S/50.000.00.²⁰¹

¹⁹⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

¹⁹⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²⁰⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 161. Año: 1954.

²⁰¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

Considerando este aspecto y haciendo énfasis en el desarrollo económico del Cusco, fue en diciembre de 1954, que se envía un Memorándum de parte de la Cámara de Comercio del Cusco al Ing. Fernando Noriega Calmet, quien era Ministro de Fomento y Obras Públicas, este memorándum expuso, los problemas más urgentes e importantes para lograr un mayor desarrollo económico del Cusco; se pidió que se realice la constante conservación de caminos; al igual que la construcción de nuevas vías a razón del crecimiento de la ciudad; se resalta además, las deficiencias existentes del ferrocarril, por los numerosos accidentes que habían sufrido los turistas, por tanto, podía causar un daño incalculable al turismo nacional; así también, se solicitó el servicio de agua potable, que requería de una urgente ampliación (ya que, hasta 1954 no se había podido cubrir la demanda creciente para el consumo doméstico y usos industriales).

El Ministerio de Fomento tuvo diversos proyectos y presupuestos, inclusive ya se había otorgado un proyecto en licitación, el 30 de marzo de 1953, para la ejecución de nuevas captaciones de agua potable, que aumentaría relativamente el volumen del agua; debido al aumento de la población, ya que se venían numerosas viviendas particulares, y a la par nuevos agrupamientos para empleados y obreros como, el “Fondo Nacional de Salud y Bienestar Social”, las unidades vecinales como, la “Corporación Nacional de Vivienda”, etc.

Para no tener estas deficiencias era necesario modificar y ampliar las redes de distribución, pues las existentes fueron construidas hace más de 20 años para una población de 40 mil habitantes, en 1954 el Cusco contaba con 80 mil habitantes y las zonas urbanizables se extendían con ritmo acelerado. Otro tema complementario era el servicio de desagüe, que requería de revisión y ampliación de las conexiones de desagüe. De igual forma se tuvo el proyecto para la construcción de un aeropuerto en la provincia de Anta (mediante Decreto Supremo de 7 de julio de 1954, en reemplazo del aeropuerto Velasco Astete), para que la

reconstrucción del Cusco continúe, porque el problema de la energía eléctrica aun persistía.²⁰² Finalmente, este último no se realizó.

Teniendo en cuenta esa realidad, es necesario considerar que para 1954 y 1955, la demografía de la ciudad del Cusco, fue la siguiente:

CUADRO 15: DEMOGRAFÍA DE LA PROVINCIA DEL CUSCO 1954 Y 1955

PROVINCIA	Población estimada del distrito capital 30-06-1955	NACIMIENTOS		DEFUNCIONES	
		1954	1955	1954	1955
CUZCO	63,680	2,827	2,859	1,143	1,150

Fuente: Cuadro Elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1955. Legajo 163.

II. 3. MODIFICACIONES EN LAS VÍAS DE TRANSPORTE

En el Cusco, algunas de las modificaciones se dieron como consecuencia del terremoto de 1950, algunas calles fueron cerradas, ensanchadas o estrechadas, así como también, se aperturaron nuevas calles obedeciendo a la nueva traza urbana que guardaba relación con la transformación de las grandes urbes que son sujetos a los procesos de “modernidad” vinculados al incremento del parque automotor variado, que se manifiesta en auge y hace uso de las vías de ingreso y salida del Centro Histórico del Cusco, que como es sabido conservaba un diseño vial del

²⁰² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

periodo inca y, como consecuencia del terremoto, muchas de las vías sufrieron transformaciones.²⁰³

Es así que, el aumento de vehículos era cada año más progresivo en diferentes categorías, a ello se sumó la estrechez de vías y la falta de playas de estacionamiento (causantes de las congestiones vehiculares y peatonales), además se incrementó la centralización administrativa, financiera y comercial en el casco monumental, y las avenidas y calles importantes de la ciudad evidenciando un carácter nuclear de la ciudad.²⁰⁴ Estos problemas exigían una atención inmediata por parte de las autoridades, que por los escasos fondos económicos que se manejaba, la solución involucró más tiempo de lo usual, y para distraer el problema, emitían diferentes decretos, reglamentos o reformas de tránsito.

La Oficina de Inspección de tránsito y Rodaje dispuso por medio de un decreto, que todos los choferes debían poseer el reglamento general de tránsito y rodaje, a fin de que todos sepan cumplir a cabalidad con su oficio, con el objetivo de mejorar la regularización del tránsito vehicular.²⁰⁵

²⁰³ Instituto Nacional de Cultura. Estudio vial y peatonalización del centro histórico del Cusco. Cusco: INC. 2007, p.13, consulta: 08 de abril de 2020 <https://es.scribd.com/document/457719466/Estudio-vial-y-peatonalizacion-del-Centro-Historico-del-Cusco>

²⁰⁴ Ídem. p. 8.

²⁰⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 146. Año: 1950. Sección: Rodaje.

CUADRO 16: PROPUESTA DE NUEVAS RUTAS DE TRANSPORTE URBANO

PUNTO DE PARTIDA	DE SUBIDA
Calle de San Pedro (Mercado Central), Seguirá por Tres Cruces de Oro, Avenida Grau, Kuichipunco, Avenida Sol, Maruri, Santo Domingo, Limacpampa Chico, Limacpampa Grande, Arcopunco, Avenida Huáscar, Avenida de La Infancia entrando a la Avenida Manco Capac de la Urbanización de Wanchaq.	Retornara Pasando por la Avenida Huáscar y Bajando una Cuadra Tomara la Avenida Sol, Estación de la Peruvian, Siguiendo Hacia la Calle Marques, Plaza San Francisco y luego se entraría el Punto de partida la Calle de San Pedro.
La Oficina de inspección de Tránsito y Rodaje, colocaba el monto de la tarifa, que en este caso fue de: cincuenta centavos.	

Fuente: Cuadro Elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1951. Legajo 149.

Asimismo, el 19 de enero de 1951 se presentó una solicitud de Don Cesar A. Flores representante de la Empresa de ómnibus “Flores”, dirigido a la Oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje, solicitando autorización correspondiente para el recorrido de dos de sus omnibuses de servicio urbano, para brindar un mejor servicio al público, ofreciendo un nuevo recorrido de ambos omnibuses, que se muestran a continuación:²⁰⁶

²⁰⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950. Sección: Rodaje.

CUADRO 17: PROPUESTA DE RUTA DE LA EMPRESA FLORES

RUTA DE 1^{ER} ÓMNIBUS	RUTA DE 2^{DO} ÓMNIBUS
Bajada: San Pedro, Avenida Santa Clara, San Francisco (Dos Cuadras), Garcilaso, Heladeros, La Merced, Mantas, Plaza de Armas (Frente a la Compañía) Angosta y Ancha de Santa Catalina, Tullumayu, Limacpampa Grande, Arcopunco, Carretera Cusco-Sicuani hasta La Esquina Final de la Primera cuadra volteando hacia Wanchaq, para desembocar a la Avenida Garcilaso, debiendo continuar por la calle Atahualpa, Avenida Manco Capac, Avenida Huáscar, hacia abajo, Prolongación de La Avenida Sol, Puerta De La Estación De Los F.F.CC. De La Peruvian, Avenida Pardo, San Miguel, Avenida Centenario, Kcuichipunco, Tres Cruces De Oro, Ccascaparo Y San Pedro.	Punto de Partida: Puerta de La Estación de Los F.F.C.C. de La Peruvian, Confraternidad, Parque Infantil de Wánchaq, Avenida Manco Capac, Avenida Huáscar, Arcopunco, Limacpampa Grande, Abracitos, Limacpampa Chico, Zetas, Santo Domingo, Pampa de Castillo, Afligidos, Avenida Sol, Mantas, La Merced, Marques, San Francisco, Avenida Santa Clara, San Pedro, Ccascaparo, Tres Cruces de Oro, Kcancharina, Kcuichipunco, Avenida Centenario, San Miguel, Avenida Pardo, Hasta Encontrar Su Punto De Partida.

Fuente: Cuadro Elaborado por las tesis a partir del documento del Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, 1951. Legajo 149.

Además, la empresa de ómnibus “Flores” al incrementar dos rutas de transporte, estaba obligado a abonar los respectivos derechos por concepto de licencia municipal.

El 9 de julio de 1951, la Oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje emitió un decreto para poner orden en los lugares de estacionamiento en el centro de la ciudad:

a) Prohibir de manera terminante el estacionamiento de automóviles particulares i vehículos en general, en las calles Heladeros, Marques i Mantas, en todas las horas del día i de la noche; b) Tanto los automóviles de alquiler, como cualquier otro vehículo podrá estacionarse, solo por el tiempo estrictamente necesario, para recoger pasajeros, descargar o cargar; c) En el sitio señalado para estacionamiento de vehículos en la calle Espinar, el estacionamiento deberá hacerse en forma perpendicular al sardinel de los portales de la indicada calle.²⁰⁷

Este decreto se dio a causa de que el estacionamiento de automóviles particulares y vehículos motorizados en general, en las calles Heladeros, Marques y Mantas, interrumpían constantemente el libre tránsito de vehículos y peatones, este significaba un peligro constante de producirse accidentes de tránsito, según esta inspección este problema podía menoscabar con la cultura y el buen nombre del Cusco.²⁰⁸

El miércoles 22 de agosto de 1951, el diario “Comercio- Cusco”, realiza una publicación que emite el “Comité Central de Barracas” en la que expresaron lo siguiente:

²⁰⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 153. Año: 1951. Sección: Rodaje.

²⁰⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 151. Año: 1951. Sección: Rodaje.

Uno de los mayores inconvenientes con que ha tropezado el Cuzco, es el normal tránsito de peatones y de vehículos motorizados, es indudablemente el que representa la estrechez de las calles.²⁰⁹

A mediados del siglo XX, las calles estrechas fomentaban congestiones, trayendo como consecuencia muchos accidentes, entonces, como parte de la reconstrucción del Cusco, se realizó el ensanchamiento de algunas calles que eran muy transitadas:

Ha sido pues, gracias paradójicamente al terremoto, que se ha puesto en vigencia la necesaria política urbanista de ensanchar calles y crear; hasta donde sea posible, parques y plazuelas que remocen y mejoren el aspecto estético de la ciudad, esta política, como no podía ser de otra manera, ha sido encabezada por el concejo provincial del cercado, que la ha puesto en práctica concitando el más franco aplauso ciudadano, como en el caso de la reapertura de Huarancalqui, descongestionando el tránsito en Hatunrumiyoc y Choquechaca.²¹⁰

De igual modo se debe tener muy en claro que se ampliaron algunas calles, otras se pretendían estrecharlas obedeciendo a las necesidades de la ciudad, como por ejemplo la “Avenida Huáscar”, en la cuadra donde se ubicaban las fábricas textiles Estrella y Huáscar, con el objetivo de acondicionar a la necesidad de uso para el tránsito peatonal y vehicular entendiendo como una acción de regularizar el trazo de la referida arteria. Ante esta realidad, el Comité Central de Barracas, expresó su incomodidad con esta decisión de estrechar la avenida Huáscar, considerando que esta avenida era una arteria de primer orden y diariamente bastante transitada por los omnibuses de servicio urbano público.²¹¹

²⁰⁹ Diario El Comercio, 1951. “Asuntos del día”. El comercio, Cusco. Miércoles 22 de agosto. p.2.

²¹⁰ Diario El Comercio, 1951. “Asuntos del día”. El comercio, Cusco. Miércoles 22 de agosto. p.2.

²¹¹ Diario El Comercio, 1951. “Asuntos del día”. El comercio, Cusco. Miércoles 22 de agosto. p.2.

Ante esta realidad la Oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje, emite una disposición teniendo en cuenta el aumento considerable de vehículos, calles estrechas, escasas de playas de estacionamiento y el crecimiento demográfico que va adquiriendo la ciudad del Cusco. Teniendo en cuenta estos factores, el 10 de junio de 1952 se establecen “zonas prohibidas” quedando terminantemente prohibido el estacionamiento de vehículos en estas arterias:

Que ha (a) partir de la fecha se suprime i cancela, las licencias que se habían otorgado, para “zonas reservadas”. Que, para solicitar nueva licencia, deberá presentar el interesado, una solicitud en papel sello 5º un pliego, dirigida a esta inspección para su estudio y aprobación. Que, se establece “zonas prohibidas”, frente a las oficinas públicas en general, bancos, colegios i cuarteles, las mismas que deberán ser demarcadas de inmediato; quedando terminantemente prohibido el estacionamiento de vehículos en estas. Las autoridades policiales i municipales darán estricto cumplimiento a las presentes disposiciones.²¹²

En el año de 1953, la Oficina de Inspección de Tránsito y Rodaje solicita al Concejo Provincial del Cusco, emita una resolución ministerial, referente a la prohibición que se hizo de que los camiones transporten pasajeros.²¹³

Conforme iba creciendo el Cusco, también lo hacían sus necesidades, debido al constante crecimiento demográfico, por lo que, la Asociación de propietarios del barrio de Wánchaq, solicitaron la construcción de un mercado de abastos, en septiembre de 1954 ante el Concejo Provincial del Cercado exigen acelerar los trámites necesarios y comenzar con la construcción del mercado modelo de Wánchaq, tal como se demuestra en la siguiente cita.

²¹² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 156. Año: 1952. Sección: Rodaje.

²¹³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 159. Año: 1953. Sección: Rodaje.

Por haberse acordado en sesión memorable de la “Junta Dptal. De Obras Públicas” su inmediata construcción como Ud. Tiene conocimiento señor alcalde como digno patrocinador de esta gran obra, este mercado modelo de Huanchac no solamente favorecería a los habitantes del barrio de Huanchac que en la actualidad pasan de 10.000, sino también a los vecinos del barrio de Tahuantinsuyo, la Avenida de la Cultura y las grandes unidades vecinales que están construyéndose aceleradamente en ese sector.²¹⁴

En noviembre de 1954, la Cámara de Comercio del Cusco, comunica su interés en el estudio de los problemas de tránsito y resaltan la importancia de la visita de un funcionario de la Dirección General de Tránsito, que ayudaría con la solución de este proceso.²¹⁵ Pasado un año, en noviembre de 1955, se informa que las obras de pavimentación del Cusco, se encontraban paralizadas, causando preocupación en la población cusqueña, quienes reclamaban la pavimentación de las calles y mejorar con ello su aspecto e higiene en la ciudad. La pavimentación respectiva, se realizaba mediante La Junta Departamental Pro Desocupados, cuya tesorería corría a cargo del presidente de la Cámara de Comercio del Cusco. A pesar del empeño de la junta, la falta de recursos había impedido continuar su obra, habiéndose interrumpido hace aproximadamente tres años, después de pavimentar los girones centrales, como, por ejemplo, la Avenida Sol, que se estaba pavimentando por cuenta de la Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial del Cusco; sin embargo, la población cusqueña, solicitaba que esta pavimentación sea para beneficio también de los barrios apartados y no solo la zona céntrica.²¹⁶

²¹⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²¹⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 161. Año: 1954.

²¹⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 164. Año: 1955. Sección: Rodaje.

II. 3.1. MODIFICACIONES EN LAS CALLES DE LA CIUDAD DEL CUSCO

Las calles de la ciudad del Cusco sufrieron modificaciones que obedecían a la necesidad de transitabilidad de peatones y vehículos de diferentes tonelajes, como se detalla a continuación:

El 12 de marzo de 1950, se informa que los trabajos de pavimentación de la calle denominada Santa Catalina Angosta, ya habían sido concluidos. Pero, se resalta que dicho trabajo fue de carácter provisorio, porque esta obra no pudo contar con la concurrencia de la maquinaria necesaria e indispensable destinada para estos fines, y que, al no tener las juntas emboquilladas con ningún material adherente, los adoquines han de presentar vibraciones motivadas por el tránsito.²¹⁷

El 27 de octubre de 1950, los suscritos propietarios de Coripata solicitaron, que se rehabilite la calle “Confraternidad” que había sido clausurada, que era continuación de la calle Belenpampa hasta el Cuartel Mariano Santos y de este lugar hasta la urbanización Wánchaq. Se pidió también la pronta rehabilitación de la referida calle por considerarse una importante avenida a futuro, puesto que unía la Calle Belén con el cuartel antes mencionado, continuando hasta la urbanización de Wánchaq, en toda su trayectoria, la calle conservaba catorce metros de ancho, entonces se pidió habilitarlo para el tránsito del público en general, así no perturbar las condiciones y armonía de una moderna urbanización de ese sector.²¹⁸

El 10 de noviembre de 1950, se expresa la necesidad de una obra de defensa en la calle Chihuampata, en el sector que da frente a Carmen Bajo, que constituía un grave peligro para el tránsito de vehículos.²¹⁹ Como este caso se podía observar en diferentes calles del Cusco.

²¹⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

²¹⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 144. Año: 1950.

²¹⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 147. Año: 1950.

Asimismo, en el casco monumental de la ciudad del Cusco, el 26 de diciembre de 1950, informan al Concejo Provincial del Cusco que la calle Espaderos ya se había pavimentado y estaba expedita para el tránsito peatonal y vehicular.

De igual modo, se advierte que, durante el proceso de ampliación de calles y avenidas, existió obstáculos que dificultaban los trabajos que se venían ejecutando como se puede advertir en la siguiente cita.

Ha quedado ampliada la pista i como consecuencia ha quedado en media calle un poste, el mismo que me insinúo ante Ud. a fin de que se sirva disponer su retiro. Asimismo, sugiero a su despacho se sirva disponer igualmente el arreglo de las gradas de la plaza de San Francisco, las que han quedado a cierta altura debido a la nueva nivelación de la calle i su pavimentación. También considero oportuno sugerir a Ud. se sirva dar una ordenanza en el sentido de que los propietarios de casas de las calles que han sido pavimentadas manden arreglar sus fachadas en lo que quedan los zócalos, pues da muy mal aspecto la parte de los cimientos que han quedado descubiertos con la reconstrucción del Cuzco.²²⁰

Pese a los esfuerzos de las autoridades nacionales y locales, que mostraron preocupación por reconstruir la ciudad y evidenciar los avances en el proceso de reconstrucción, estos trabajos eran lentos por la poca accesibilidad de maquinaria pesada para la época y la oposición de algunos vecinos por el ensanchamiento de calles y avenidas debido a la existencia de construcciones incas como el caso de la calle Santa Catalina Angosta.

Pasado ya más de un año de este desastre natural, el 14 de agosto de 1951 se expresa que, aun persistían para poner en funcionamiento las calles, los

²²⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

escombros y promontorios de tierra que se encontraban en determinadas calles y plazas de la ciudad.²²¹

Cusco, 28 de setiembre de 1951, se solicita al inspector de tránsito del Concejo Provincial, prohíba en absoluto el tránsito vehicular por la calle Hatunrumiyoc de esta ciudad. Ya que en la mencionada calle:

Existe un muro incaico de gran importancia el cual, debido a los efectos del último sismo, ha sufrido asentamiento en la parte contigua a la casa del señor Medina. Para evitar que este asentamiento continúe, se ha calculado en hacer una cimentación a lo largo de todo el muro, cuyo presupuesto i planos respectivos se han mandado al patronato nacional, para su aprobación; entre tanto, esa entidad superior se pronuncie, conviene suprimir el tránsito de automóviles i camiones, tanto más que estos últimos por la estrechez de la calle, ya que con las barandas están rayando los paramentos líticos.²²²

La estrechez de las calles seguía siendo un problema en el tráfico de vehículos es así que el 17 de marzo de 1952, se formuló en sesión ordinaria, la reducción del andén de la plazoleta de San Cristóbal y el ensanche del camino carretero en aquel sector, siendo contemplada de necesidad y utilidad pública, para la mayor comodidad y descongestión del tránsito vehicular, en dicha sesión se resuelve:

Recomendar eficazmente a la comisión de obras públicas, el estudio, presupuestación i verificativo de las indicadas obras de reducción del andén o plataforma delantera de la plazoleta de San Cristóbal i el consiguiente ensanche del camino carretero en aquel sector, sobre entendiéndose desde luego, que para el efecto deberán demandar los servicios inmediatos del ingeniero municipal.²²³

²²¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 146. Año: 1950.

²²² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 149. Año: 1951.

²²³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 155. Año: 1952. Sección: Rodaje.

El 27 de mayo de 1952, la sindicatura de rentas se dirige al alcalde del Concejo Provincial del cercado, solicitando se cumpla acuerdos tomados en las distintas sesiones y fechas, teniéndose en cuenta la visita del señor presidente de la república, general Don Manuel A. Odría, entre estos acuerdos, se tenía:

- Que se disponga el arreglo inmediato de las gradas de la plaza San Francisco
- Que se proceda la reposición de las losetas que faltan en las aceras de las calles de la ciudad, sobre todo lo que se refiere a los sitios de la nueva pavimentación
- Que se exija el cierre de las aberturas de las conexiones de agua y desagüe en las aceras de las calles recién pavimentadas, como Espaderos, Plateros, Márquez, Mesón de La Estrella, Quera, Teatro.
- Que se retiren las patillas de cemento frente a garajes.
- Que se ordene, el retiro de puntales colocados innecesariamente en algunas calles, particularmente de las de Educandas y San Francisco”.²²⁴

Es en función al cuidado de la ciudad que, a finales del año de 1950, se había solicitado mediante un documento la refacción de las gradas de la plaza San Francisco, sin embargo, para el año de 1952 aún no se había realizado refacción alguna; esto nos hace notar el tiempo que demoraba en realizarse un trabajo de reconstrucción en la ciudad del Cusco.

De igual forma, el 18 de noviembre de 1952, los vecinos de las calles Tullumayu, Recoleta, Limacpampa Grande y Cabracancha de esta ciudad se dirigen al señor ministro de estado, en el Despacho de Fomento y Obras Públicas, solicitando el ensanchamiento de la calle Cabracancha, argumentando que debe considerarse el número de construcciones del lado norte de Cabracancha esta

²²⁴ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 154. Año: 1952. Sección: Rodaje.

exactamente a la misma altura que el de la calle Maruri; de manera que el ensanchamiento solo debería comprender el lado norte, que comprende a las casas que se cayeron con el terremoto, algunas viviendas quedaron inhabitables y otras de ningún valor ornamental y arquitectónico.²²⁵ La calle Cabracancha en 1952, solo servía para amontonar basuras, desperdicios y que en horas de la noche era indigno el lugar por los actos deshonestos que protagonizaban los parroquianos, quienes atentaban contra la moral del vecindario, además no se tuvo presente que este callejón, estaba ubicado a un poco más de una cuadra del palacio de justicia del Cusco, uno de los bellos y sobrios edificios con que iba a contar nuestra ciudad, en el cual estaría instalado el poder judicial con sus respectivas dependencias.

Lo propio un 23 setiembre de 1953, los vecinos y propietarios de las calles de Chihuampata y Carmen Bajo piden, ensanchar el indicado crucero, ya que los camiones de carga de seis ruedas, estaban causando estragos a las casas y ponía en peligro la vida de los transeúntes, como se puede observar en la presente cita.

El concejo de su muy digna presidencia, oyendo nuestros reclamos, ha considerado en el presupuesto de este año, la suma de tres mil soles de oro para el ensanche acordado, y como fuera de lo expuesto, nuestras propiedades corren el riesgo de destruirse.²²⁶

Es necesario saber que, para poder llevar a cabo el ensanchamiento de estas calles se pidió, que se prohíba el tránsito de camiones de carga de seis ruedas, hasta que se inicie el ensanche del crucero de Chihuampata con Carmen Bajo, un aspecto positivo era que los propietarios, estaban dispuestos a ceder gratuitamente el terreno suficiente para dicho ensanche.²²⁷

²²⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 155. Año: 1952. Sección: Rodaje.

²²⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 157. Año: 1953.

²²⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 158. Año: 1953.

Pasado varios meses el 23 de agosto de 1954, el Rotary Club del Cusco informa que al tiempo de pavimentarse la Avenida Sol, se estaban efectuando las instalaciones subterráneas del servicio eléctrico.²²⁸ Asimismo, el 31 de diciembre de 1954, la Cámara de Comercio del Cusco habla sobre la pavimentación de la Avenida Sol y resalta el hecho de realizar la rectificación de las conexiones de agua, desagüe y la instalación subterránea de las redes de alumbrado público, en dicha avenida, advierten que de no ejecutarse estas obras previas, antes de que se proceda a la pavimentación, se correría el riesgo que después se tendría que romper el pavimento para subsanar las comisiones.²²⁹ En el año de 1955, se pide que esta obra se acelere, ya que la Avenida el Sol, era considerada como una ruta urbana troncal.²³⁰

En noviembre de 1955, la Avenida Pardo ya había sido desocupada de la prolongada permanencia de las barracas (dicha vía fue afectada seriamente, restando a la ciudad uno de sus mejores paseos públicos). Se solicitó adoptar las medidas, para la remodelación de tan importante arteria urbana, ante tal situación la Junta de Reconstrucción del Cusco tenía la tarea de adaptar esta avenida a las nuevas necesidades del tránsito de peatones y vehículos.²³¹

El Consejo Municipal del Cusco como parte de las acciones y obras de la reconstrucción de la ciudad el 5 de diciembre de 1955, emitió el siguiente decreto:

Practíquese por el ingeniero municipal, el prorrato de pavimentación de las siguientes vías. Que, conforme a ley, deben abonar su costo los propietarios de los inmuebles beneficiados; en la proporción establecida también por ley. Ellas

²²⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 158. Año: 1954. Sección: Rodaje.

²²⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²³⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 163. Año: 1955.

²³¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 164. Año: 1955. Sección: Rodaje

son: Calle Pavitos, Callejón de Cabracancha, Pampa de la Alianza, Loreto, Arrayanniyoc, Huayna Capac (una parte, ejecutada el año pasado).²³²

Como se puede observar, muchos de los trabajos de pavimentación no se realizaban de manera constante por la falta de presupuestos y parte de estos trabajos eran financiados por la población, que finalmente, sería la directamente beneficiada.

II. 3.2. DISPOSICIONES EMITIDAS PARA LA RECONSTRUCCIÓN DEL CUSCO DESPUES DEL TERREMOTO DE 1950

Ante la destrucción y el deterioro de la infraestructura arquitectónica inca - colonial de la ciudad del Cusco era inminente la reconstrucción, el replanteo de calles y avenidas, así como un nuevo trazo urbano en algunos lugares en su integridad, por tanto, fue declarado de interés público y de necesidad nacional por el presidente de la república, Manuel A. Odría y por el congreso.

Fue entonces que, el 31 de mayo de 1950, se emitió la ley N° 11392, por la Junta Militar de Gobierno, la misma que ordenaba abrir una cuenta para la reconstrucción de los monumentos históricos, obras de arte y edificios de propiedad del Estado en la ciudad del Cusco, en el que, la referida reconstrucción no podía iniciarse sin un previo estudio y aprobación de un plan integral que comprenda la reconstrucción de los monumentos y obras de arte históricos dañados por el sismo. Es así que, se dio el siguiente Decreto Ley:

Art. 1, Autorizase al ministerio de hacienda y comercio para abrir una cuenta denominada "Reconstrucción de la Ciudad del Cuzco" contra la cual girará, hasta por la suma de diez millones de soles de oro (S/o.10'000,000.00) el organismo que oportunamente se designe.

²³² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 164. Año: 1955. Sección: Rodaje.

Art. 2, La reconstrucción comprenderá monumentos históricos, obras de arte y edificios de propiedad del estado en la ciudad del Cuzco; y, en consecuencia, los fondos votados solo podrán ser invertidos para los fines anteriormente indicados.²³³

Art. 3, El importe de dicha cuenta será cubierto con las sumas que se obtengan de la venta de los excedentes del guano, de la campaña de 1950, que no están comprometidos.

Art. 4, Consígnese, anualmente en el presupuesto general de la república, a partir del año próximo, una partida de diez millones de soles de oro (S/o.10'000,000.00) destinada a la continuación de las obras de restauración antes mencionadas.²³⁴

Con respecto a la cita que antecede, podemos ver que esta ley da prioridad solo a la reconstrucción de monumentos históricos, dejando de lado las refacciones y apertura de nuevas calles dificultando el libre tránsito de vehículos a motor. Estos artículos nos dan a conocer la proveniencia de los fondos y el monto que sería destinado para las obras de restauración y reconstrucción.

El 31 de diciembre de 1950, se autorizó al poder ejecutivo para aumentar hasta en un 20% el precio de los cigarrillos, cigarros y tabaco de pipa de manufactura nacional extranjera, mediante la ley N.º. 11551, todos los fondos estuvieron destinados a la reconstrucción de la ciudad del Cusco. El Art. 30 nos dice que, el mayor ingreso proveniente de esta alza anterior, sería abonado por la caja de depósitos y consignaciones del departamento de recaudación, a una cuenta que se denominó "Reconstrucción del Cusco". El Art. 40 de esta ley explica, como sería

²³³ Justicia Perú. "11392". Consulta: 01 de abril del 2020. <https://peru.justia.com/federales/decretos-leyes/11392-may-31-1950/gdoc/>

²³⁴ Ibidem.

distribuido el producto que se obtenga de la aplicación del gravamen, tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

a) 20% se entregara a la corporación nacional de la vivienda para la construcción de unidades vecinales en la ciudad del Cusco; b) 30% se destinara al fomento de la industria en el departamento del Cusco, dando preferencia a los materiales de construcción i fuerza hidroeléctrica, fábrica de cemento, etc. cuya prelación determinara el poder ejecutivo mediante resoluciones supremas; i a las expropiaciones de sus predios rústicos i urbanos necesarios para la reconstrucción de la ciudad; c) el 50% restante se entregara al banco central hipotecario del Perú, para que lo emplee en otorgar préstamos hipotecarios a los propietarios de inmuebles de la ciudad del Cusco, i cubrir los gastos de apertura i sostenimientos de la oficina correspondiente.²³⁵

Todos estos artículos debían de garantizar un fondo para la reconstrucción del Cusco, pero también para aquellos pobladores cusqueños dueños de inmuebles, quienes habían sido afectados por el terremoto.

El Banco Central Hipotecario del Perú, concedería préstamos hipotecarios a los propietarios de la ciudad del Cusco, para las reedificaciones, reparaciones o nuevas construcciones de sus propiedades urbanas de acuerdo con lo que establece esta ley, estos préstamos se concederían únicamente a quienes comprueben su carácter de propietarios con anterioridad a la fecha de promulgación de esta ley.²³⁶

El 21 de mayo de 1951, el presidente de la república emite reglamentos para las leyes Nos. 11392 y 11551, para el cumplimiento efectivo de la reconstrucción del Cusco y del fomento de desarrollo industrial de la región; pero además, para la amplitud y complejidad de los asuntos que comprendían los planes respectivos, era

²³⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 147. Año: 1950.

²³⁶ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 145. Año: 1950.

necesario establecer una Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial que posea suficiente autonomía y tenga competencia para formular, ejecutar, controlar los planes que se proyecten, así como administrar, distribuir y aplicar los fondos destinados para esos fines y es conveniente la creación de una comisión de supervigilancia integrada por elementos representativos de la ciudad del Cusco, bajo la dependencia de la Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial.²³⁷

Dicha junta estaría compuesta por: “El Ministro de Fomento y Obras Públicas, que la presidirá; dos miembros designados por el poder ejecutivo mediante resolución suprema; y dos delegados con residencia en Lima designados por el concejo provincial del Cuzco.”²³⁸ Esta junta tendría la responsabilidad de tomar decisiones, teniendo en cuenta los planes generales del gobierno, ante los problemas urbanísticos y de carácter arquitectónico en lo que se refiere a la reconstrucción de la ciudad del Cusco, a la construcción de nuevos edificios, restauración y conservación de monumentos históricos, así como también de aquellos problemas derivados del fomento industrial del departamento, debiendo solicitar la asesoría de los organismos técnicos del gobierno u otras entidades.²³⁹

El 18 de junio de 1951 el Ministerio de Fomento firmó un contrato con la UNESCO con el fin de que arribaran a la ciudad del Cusco un grupo de expertos consejeros en restauración y conservación de monumentos históricos, que cooperaran con las oficinas técnicas del gobierno encargado de la reconstrucción del Cusco. Esta misión estuvo compuesta por los ingenieros George Kubler, Luis Mac Gregor y Sr. Oscar Ladrón de Guevara, que era arquitecto y arqueólogo de la ciudad del Cusco que representaba al Ministerio de Fomento y Obras Públicas, este informe fue publicado con el nombre de:²⁴⁰

²³⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

²³⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 152. Año: 1951.

²³⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

²⁴⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 151. Año: 1951.

Cuzco: reconstrucción de la ciudad y restauración de monumentos, el propósito de estas misiones técnicas no solo es ofrecer ayuda a determinados estados o miembros que necesiten consejos y apoyo, sino que además su objeto fue extender el conocimiento de estos problemas y de sus posibles soluciones.²⁴¹

Esta misión calculó los daños materiales y un recuento de todos los edificios de valor histórico que sufrieron mayor daño en el terremoto. Entonces, podemos ver que la reconstrucción del Cuzco tenía dos puntos: un plan piloto que proponía una reorganización de sistema urbano y lo otro, era una misión que tenía como objetivo la reconstrucción de monumentos históricos:

El nuevo plan piloto, este acceso urbano sería trasladado a una zona tranquila y secundaria. La gran vía periférica comenzará al sureste del aeropuerto y descubrirá una circunferencia alrededor de la ciudad, inmediatamente detrás de las zonas habitadas, varias vías radiales que partirán de la plaza de armas que aseguran la circulación entre el centro y la periferia, estas calles radiales serán: a) Suecia-Rodadero; b) Santa Catalina Ancha – Chihuampata - Carmen Bajo; c) Avenida del Sol- Cuichipunco; Mantas- Marques- Santa Clara; d) Plateros– Saphi.²⁴²

Don Cesar A La delimitación de zonas se establecería en cuatro distritos:

- Zona A: Una zona histórica y arqueológica, objeto de conservación y restauración.
- Zona B: Los distritos residenciales que pueden sufrir modificaciones.
- Zona C: Los distritos en que puede autorizarse una reconstrucción total.
- Zona D: Los distritos de futuro desarrollo urbano.²⁴³

²⁴¹ KUBLER, George. Ob. Cit. p. 6.

²⁴² Ibidem.

²⁴³ Ídem. p. 6.

El principal problema para la modificación del plan urbano de la ciudad del Cusco, seguía siendo la traza urbana inca-colonial:

Las calles de Cusco difieren unas de otras, algunas estaban encajonadas entre muros incaicos, otras formadas por las fachadas de casas e iglesias importantes de la época colonial, entre otros muchos puntos, aunque no existieran edificios de gran valor artístico o histórico, las calles, empedradas de guijarros, tan estrechas que resultan impracticables para el tráfico moderno, constituyen con sus ventanas enrejadas y aleros de sus tejados un elemento esencial del carácter histórico de la ciudad.²⁴⁴

Con respecto a la cita que antecede, podemos decir que existía un obstáculo, que consistía en destruir el legado arquitectónico incaico-colonial, para dar paso a un nuevo sistema urbano y que esté acondicionado además para el libre tránsito vehicular. Un complejo trabajo de equilibrio entre desarrollo, progreso y conservación patrimonial.

El 10 de setiembre de 1951, se reconoció a la vía que se iniciaba en la plazoleta de Limacpampa Grande, como punto de partida hacia los distritos de San Sebastián y San Jerónimo, con el nombre de “Avenida de la Cultura”. Esta avenida estaba comprendida por tres importantes centros de cultura: Gran Unidad Escolar Inca Garcilaso de la Vega, colegio de señoritas Clorinda Matto de Turner y, Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco, recientemente construidos por el Ministerio de Educación Pública.²⁴⁵

Entonces, es a consecuencia del terremoto de 1950, que se dio un intento por reconstruir la ciudad del Cusco, elaborándose la propuesta del plan piloto para el desarrollo de la futura ciudad, incluyendo la conservación del centro histórico,

²⁴⁴ Ídem. p. 35.

²⁴⁵ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 150. Año: 1951.

además de plantear la integración de los poblados de San Sebastián y San Jerónimo mediante una avenida: La Cultura.²⁴⁶

El 10 de noviembre de 1951, se presentó un escrito solicitando se oficialice el nombre de “Avenida del Ejército”. Esta vía fue formada como consecuencia de la canalización del río Chunchullmayo; siendo del todo oportuno por aprovechar el mayor ancho posible a esta vía:

Designase con el nombre de “Avenida del Ejército” a la vía formada como consecuencia de la canalización del Chunchullmayo, que se extiende desde el puente de la Almudena al cuartel Mariano de los Santos, y, comisionadas al señor inspector de obras públicas, para que asesorado por el ingeniero municipal, haga el estacado definitivo de dicha avenida.²⁴⁷

Es así que esta vía recibe un nombre que se mantiene hasta la actualidad, además de tener el objetivo de darle el mayor ancho posible para el transporte de vehículos (actualmente tiene tres vías para automóviles).

Otro punto importante para la reconstrucción del Cusco, era la alineación de terrenos en el que se debía ceder espacio a la vía pública, tal conforme se demuestra en la siguiente cita.

Cuzco, 9 de junio de 1952, Eleuterio Herencia; con domicilio en la calle Ccascaparo, digo a Ud. Respetuosamente mi casa que señalo en el exordio de este escrito, hace frente por su costado norte, a la calle adyacente al pabellón sur de dicho mercado, la que por alineamiento o ampliación de esta calle, tendría que demolerse en la extensión necesaria; por lo que suplico a Ud. , en vía de informe, se sirva pedir al ingeniero jefe de la mencionada oficina,

²⁴⁶ Municipalidad del Cusco. Plan maestro del centro histórico del Cusco: Municipalidad del Cusco. Cusco. 2015. p. 18, Consulta: 03 de marzo 2020 de: <https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/plan-maestro-version-abreviada.pdf>

²⁴⁷ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 151. Año: 1951.

practique el alineamiento al pie del presente la cantidad de metros a cederse a la vía pública. Solicito estos datos por tener que efectuar en breve, trabajos de reparación en mi indicado inmueble.²⁴⁸

Esta alineación debía regirse de acuerdo a las directivas del plan piloto y regulador de la ciudad, por tanto, la Oficina Permanente de Reconstrucción del Cusco, tenía que efectuar los alineamientos de determinadas calles, como es el caso de los inmuebles adyacentes al Mercado Central, por la ampliación que tenía que hacerse a este mercado.

En diciembre de 1952, se realizó una sesión para determinar el cobro del arbitrio municipal de construcciones y reconstrucciones en la ciudad, en la que se solicita encomendar a los señores síndicos de la institución acerca del estudio y la formulación de los planteamientos legales, para el cobro de aludido arbitrio municipal,²⁴⁹ aparte de cumplir con los requisitos para realizar la construcción o reconstrucción de inmuebles anteriormente ya mencionados.

Considerando lo complicado del proceso, en el siguiente cuadro se puede apreciar la densidad automovilística desde 1937 a 1955:

CUADRO 18: DENSIDAD AUTOMOVILÍSTICA DE LOS AÑOS DE 1937, 1948, 1949, 1950, Y 1955

AÑO	AUTOS	CAMIONETAS	OMNIBUSES	CAMIONES	TOTAL
1937	287	-	13	212	512
1948	205	-	34	325	564
1949	333	-	59	383	775
1950	339	-	59	546	944
1955	801	-	135	1126	2062

²⁴⁸ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 156. Año: 1952.

²⁴⁹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 156. Año: 1952.

Fuente: Cuadro extraído del libro: “El transporte Urbano en la Ciudad del Cusco” de Efrain Rettis Miranda.

El 6 de setiembre de 1954, se solicita a la Oficina Permanente de Reconstrucción del Cusco, el adosamiento de los postes del servicio eléctrico en la calle Belén a consecuencia del ensanche de esa vía. Luego de colocados, se sabe que estos postes no fueron ubicados correctamente, causando un grave perjuicio para el tránsito vehicular.²⁵⁰ El 20 de setiembre El “Thouring y Automóvil Club del Cuzco”, intentó resolver los problemas urbanos de la ciudad, con el objetivo de intercambiar ideas con el fin de que los problemas sean tratados junto a la cooperación de la sociedad de ingenieros.²⁵¹

El 11 de noviembre de 1954, la oficina de Inspección de Obras Públicas presenta un presupuesto aproximado de S/120.000.00 para la reparación de pavimento de calles y avenidas, teniendo como necesidad pública la pavimentación preferencial de las avenidas Huayna Cápac, Manco Cápac y Garcilaso, con el fin de unir la Av. de la Cultura con el centro histórico, y darles dinamismo a estos sectores.²⁵²

En julio de 1955, se realizaban los trabajos de alineamientos por la Oficina del Plan Piloto, en él se dieron las directivas para el terraplenado de la Av. del Ejército en la zona que fue ocupada por las barracas que allí instalaron y en colaboración con el Concejo Provincial. Se realizó entonces la inspección a la Av. del Ejército para determinar las usurpaciones habidas y las sesiones a hacerse; de igual modo, se habían inspeccionado los caminos a Sacsayhuaman y Collasuyo.²⁵³

²⁵⁰ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²⁵¹ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²⁵² Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 160. Año: 1954.

²⁵³ Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco. Legajo 161. Año: 1954.

Con todo ello, ya se va avizorando el sentido de desarrollo, ocasionado a partir de la evolución del transporte urbano en la ciudad del Cusco y sus implicancias socioeconómicas en la población de aquel entonces.

CONCLUSIONES

1. La evolución del Transporte urbano en la ciudad del Cusco, fue importante y se dio de manera paulatina, pero a la vez deficiente, teniendo como principal inconveniente la traza urbana, propia de una ciudad con una arquitectura Inca - colonial, que debía de preservar su legado. A medida que crecía el parque automotor, fue necesario arreglar, aperturar, canalizar, pavimentar y ensanchar las calles, puesto que en un inicio la ciudad estaba comprendida por el centro histórico y sus calles aledañas. Al paso de los años la ciudad del Cusco fue creciendo en cuanto a demografía y territorio, a la par con el proceso de industrialización en diferentes rubros del comercio, el cual fue impulsado con la llegada del transporte motorizado, porque facilitaba el movimiento comercial, ya sea dentro y fuera de la ciudad.
2. Fueron varios los cambios en beneficio de la población cusqueña. Si bien el transporte urbano motorizado incentivó un movimiento comercial constante, aun cuando en sus inicios fue de uso particular exclusivo de familias con poder económico, tuvo que funcionar por algunos años junto al “tranvía”, que era de uso público. Luego, fue reemplazado parcialmente por las empresas de transporte público; paulatinamente, se fueron estableciendo nuevas empresas, proponiendo nuevas rutas de transporte. Es así que, el principal motivo para la ejecución de obras, refacción y apertura de vías de transporte fue el crecimiento del parque automotor, con automóviles de uso particular, omnibuses, camiones de carga de distinto tamaño y peso, lo cual impulsó la apertura de vías que tuvieron que ser acondicionadas para una libre circulación. Otro motivo fue la creación de nuevos distritos, los mismos que necesitaban vías que los conecten con el centro histórico, ya que este era el centro principal de comercio.

3. La infraestructura patrimonial de la ciudad del Cusco fue determinante en la dinamización del transporte urbano, puesto que el desarrollo social y económico de la ciudad se intensificó de manera progresiva, ya que provocó un movimiento comercial constante dentro de la ciudad, con la presencia de ferias, centros de abastos, casas comerciales, facilitando la compra y venta de diversos productos, consecuente a ello, se inició los trabajos de saneamiento público (agua, luz, desagüe), todo ello impulsó la migración del campo a la ciudad, trayendo consigo la expansión territorial de la ciudad del Cusco, generándose a la vez, nuevos oficios y rubros comerciales. Luego del terremoto del 1950, fue el momento propicio para una adecuada reestructuración urbana y de transporte con la finalidad de solucionar los problemas de carácter social y de transporte urbano que aquejaban a la población, pese a existir un plan, este objetivo no se pudo concretar del todo por diferentes motivos: el plan de reconstrucción consideraba lo arquitectónico mas no lo vial, la población no cumplía con los lineamientos para reconstruir la infraestructura urbana; el centro histórico del Cusco no se podía destruir ni modificar a libre albedrío, debido a que era y es considerada patrimonio cultural de la humanidad.

FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA BIBLIOTECA MUNICIPAL CUSCO “GUSTAVO PÉREZ OCAMPO”

- 1915 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 64.
- 1915 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, sección: Rodaje, Legajo 64.
- 1916 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 67.
- 1920 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 75.
- 1921 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, sección: Rodajes, Legajo 78.
- 1922 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco:
Sección
Rodajes, Legajo 79.
- 1922 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodajes, Legajo 80.
- 1923 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 81.
- 1923 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodajes, Legajo 82.

- 1924 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes. Legajo 79.
- 1924 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Legajo 83.
- 1925 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes Legajo 80.
- 1926 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes Legajo 81.
- 1927 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 87.
- 1929 -1930 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 78.
- 1929-1930 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo: 90.
- 1930 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 91.
- 1931 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Legajo: 92.
- 1931-1932 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 93.
- 1933 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 96.

- 1933-1934 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodaje, Legajo 97.
- 1935 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 98.
- 1936 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 99.
- 1937 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes Legajo 102.
- 1937 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 103.
- 1938 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodaje, Legajo 105.
- 1939 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 109.
- 1939 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Legajo 110.
- 1940 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 111.
- 1942 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 117.
- 1943 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 120.

- 1943 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 121.
- 1945 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 125.
- 1946 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco.
Sección: Rodajes, Legajo 128.
- 1949 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco.
Sección: Rodajes, Legajo 140.
- 1949 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco.
Sección: Rodajes, Legajo 141.
- 1949 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodajes, Legajo 142.
- 1949 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco.
Sección: Rodajes, Legajo 143.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodaje, Legajo 144.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Legajo 144.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Sección: Rodaje, Legajo 145.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco,
Legajo 145.

- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 146.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 146.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 147.
- 1950 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 148.
1951. Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 149.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 149.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 150.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 151.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 152.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 152.
- 1951 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 153.

- 1952 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 154.
1952. Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 155.
- 1952 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 155.
- 1952 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 156.
- 1953 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 157.
- 1953 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 158.
- 1953 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 159.
- 1953 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 159.
- 1954 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 160.
- 1954 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 161.
- 1955 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 164.

1955 Archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Legajo 163.

1955 archivo Histórico de la Biblioteca Municipal del Cusco, Sección: Rodaje, Legajo 164.

FUENTES HEMEROGRAFICAS (UNSAAC - ARCHIVO HISTORICO DE LA MUNICIPALIDAD DEL CUSCO)

1906 Diario El Comercio. "*Callejón de Loreto*". El Comercio. Cuzco, 6 de octubre.

1908 Diario El Comercio – Cuzco. "*Pavimentación*". El Comercio. Cusco, 31 de marzo.

1908 Diario El Comercio." *Trabajos ferroviarios*". El Comercio. Cusco, jueves 12 de mayo.

1908 Diario El Comercio. "*Estación del ferrocarril*". El Comercio. Cusco, sábado 23 de mayo.

1908 Diario El Comercio. "*Trabajos ferroviarios*". El Comercio. Cusco, jueves 9 de julio.

1908 Diario El Comercio-Cuzco. "*Inauguración del ferrocarril al Cusco*". El Comercio, 3 de setiembre.

1908 Diario El Comercio. "*El Ferrocarril en el Cusco*". El Comercio, 13 de Setiembre.

1910 Diario El Sol. "*Actividad comercial*". 1 de agosto.

- 1917 Diario El Comercio-Cuzco. *“Por la pavimentación de la calle Hospital”*, martes, 12 de junio.
- 1951 Diario El Comercio, *“Asuntos del día”*. El comercio. Cusco, miércoles, 22 de agosto.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR, Blas

1978

Historia del Cusco Republicano. S/E.

BERTHRAM, Geoffrey y THORP, Rosemary

1974

“Industrialización en una economía abierta: El caso del Perú en el periodo de 1890-1940”. En: Revista Economía. N° 1. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

CORPORACIÓN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO DEL CUSCO

1982

“Estudio para el desarrollo industrial del departamento del Cusco”. Cusco: Impresión Dionisio Mamani Quispe.

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

1999

“Manual ambiental para el diseño y construcción de vías”. Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Lima.

GONZALES USCA, Ruth Mery y YUPAICCANA SALLO, Nelly Jakely.

2017

“Los asentamientos humanos contemporáneos de los distritos de cusco y Santiago desde, 1950-1980”. Tesis para optar el grado de licenciado en Historia. Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad Del Cusco.

GUTIERREZ L., Julio G.

1986

“Así Nació el Cuzco Rojo 1924-1934”. Lima:Talleres gráficos. Horacio Urteaga.

HISTORIA VISUAL DEL AUTOMÓVIL

2015

“1899 El nacimiento del automóvil”. Tomo I. Lima: LUPPA Solutions S.L.

HISTORIA VISUAL DEL AUTOMÓVIL

2015

“1900-1914. La época de los pioneros”. Tomo II. Lima: LUPPA Solutions S.L.

HISTORIA VISUAL DEL AUTOMÓVIL

2015

“1915-1929 La Edad Dorada: El automóvil despegó”.
Tomo III. Lima: LUPPA Solutions S.L.

HISTORIA VISUAL DEL AUTOMÓVIL

2015

“1930-1945 Depresión y Guerra”. Tomo IV. Lima:
LUPPA Solutions S.L.

HURTADO, Isabel.

1997

“Atlas de la región del Cusco: Dinámicas del espacio en el sur peruano”. Cusco: Centro de Estudios Regionales Andinos “Bartolomé de Las Casas”.

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN UNSAAC – NUFFIC

1987

“Problemática Urbana, Vivienda Y Tecnología Mejorada En El Departamento Del Cusco”. Cusco: Instituto de Investigación Unsaac.

ISMODES ALEGRÍA, Julio Cesar.

1981

“Economía Urbana: Teoría Y Práctica. La Ciudad De Lima”. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

KUBLER, George

1953

“Cuzco: reconstrucción de la ciudad y restauración de sus monumentos”. Paris: UNESCO.

KUON, Arce y SAMANEZ, Roberto

2018

“Cusco tradición y Modernidad. La industrialización, el comercio y sus protagonistas”. Cusco: Caja Cusco.

MEDINA SUYO, Luis Froilán y MORMONTOY CAÑARI, Víctor Darío

1997

“Dos casos de formación industrial en el contexto de la “primera modernización cuzqueña”, 1900-1945”. Tesis de licenciatura para optar el grado de licenciado en Historia. Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad Del Cusco.

PEZO IBERICO, Raúl.

1957

“El Servicio Municipal de Transportes del Cuzco”. Tesis para optar el grado de licenciado en Economía.

Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad
del Cusco.

RODRIGUEZ VALENCIA, Katya

2000

"Grieve Becerra". Lima: Consorcio UNI Serviuni S.A.C.

TAMAYO HERRERA, Jose.

1981

"Historia Social del Cuzco Republicano". Editorial:
Universo.

VALCÁRCEL, Luis. E.

1981

"Memorias". Lima: IEP Ediciones Horacio Urteaga 694.
11. julio.

BIBLIOGRAFIA WEB

ALFARO AUCCA, Crayla y BELTRÁN CABALLERO, José Alejandro

2018

“La imagen del Cusco Inka en la Historia: Apuntes sobre arquitectura y arqueología para su reinterpretación”. Cusco: Universidad Andina de Cusco (Perú) y Universidad Rovira y Virgilia (España). recuperado el 23 de febrero 2021, de <file:///C:/Users/usuario/Downloads/DialnetLaImagenDelCuscoInkaEnLaHistoriaApuntesSobreArquit-6886572.pdf>

AUTO PASION 18

(1898 - 1927)

“Durkopp Historia”. Recuperado el 14 de febrero 2021, de <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-DURKOPP.htm>

BLOG PUCP

2013

“Notas sobre Lima. Los automóviles y el automovilismo”. PUCP. Lima. Recuperado: 01 de julio de 2020, de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2013/01/16/notas-sobre-lima-los-automoviles-y-el-automovilismo/>

EL COMERCIO

2014

“¿Cuál fue el primer automóvil que circulo por el Perú?”. Comercio. Lima. Recuperado: 05 de julio del 2019, de <https://elcomercio.pe/economia/peru/primer-automovil-circulo-peru-171487-noticia/>

GOBIERNO MUNICIPAL DEL CUSCO

2018

“Actualización plan maestro centro histórico Cusco (2018-2028)”. Municipalidad del Cusco. Cusco. Recuperado: 01 de julio de 2019, de <https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/TOMO-I-Final.pdf>

LA GUIA

2007

“Las Consecuencias de la Segunda Guerra Mundial en Perú” Recuperado el 20 de marzo 2020, de <https://www.la guia2000.com/el-mundo/548>

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

2007

“Estudio vial y peatonalización del centro histórico del Cusco”. Instituto Nacional de Cultura. Cusco. Recuperado: 08 de abril de 2020, de <http://biblioteca.culturacusco.gob.pe:8080/bitstream/ddc/cusco/483/1/Estudio%20vial%20y%20peatonalizaci%C3%B3n%20del%20Centro%20Hist%C3%B3rico%20del%20Cusco.pdf>

JUSTICIA PERÚ

2020

“11392”. Recuperado: 01 de abril del 2020, de <https://peru.justia.com/federales/decretos-leyes/11392-may-31-1950/gdoc/>

LA REPUBLICA

2019

“Don Eudocio y los primeros taxis en la Arequipa de Antaño”. LA REPUBLICA. Lima. Recuperado: 01 de julio de 2020, de <https://larepublica.pe/archivo/731819-doneudocio-y-los-primeros-taxis-en-la-arequipa-de-antano/>

MUNICIPALIDAD DEL CUSCO

2015

“Plan maestro del centro histórico del Cusco”.
Municipalidad del Cusco. Cusco. Recuperado: 03 de
marzo 2020, de [https://www.cusco.gob.pe/wp-
content/uploads/2015/06/plan-maestro-version-
abreviada.pdf](https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/plan-maestro-version-abreviada.pdf)

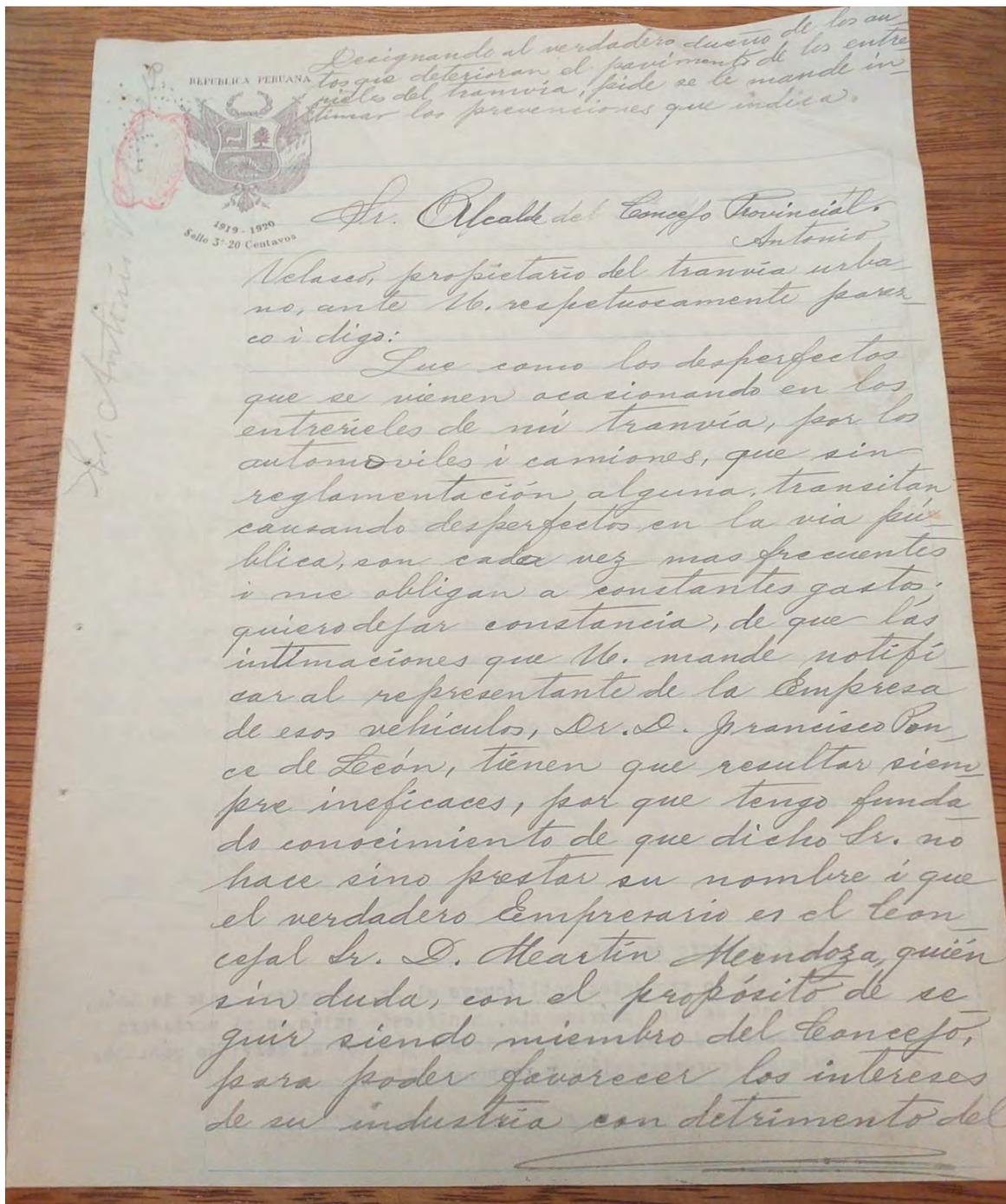
RETRO BUSES PERÚ

2020

“Imagen de una descongestionada Avenida Tacna”
Recuperado el 11 de febrero 2021, de
[https://www.facebook.com/retrobusesperu/photos/imag
en-de-una-descongestionada-avenida-tacna-en-la-
d%C3%A9cada-de-los-a%C3%B1os-60-donde-
s/1345985942254123/](https://www.facebook.com/retrobusesperu/photos/imagen-de-una-descongestionada-avenida-tacna-en-la-d%C3%A9cada-de-los-a%C3%B1os-60-donde-s/1345985942254123/)

ANEXOS

ANEXO N°1. Solicitud de reparacion de vias de transito. FOLIO N° 1.



FUENTE: ARCHIVO HISTÓRICO DE LA BIBLIOTECA MUNICIPAL DEL CUSCO,
LEGAJO: 78 , 1921.

Designando al verdadero dueño de los autos que deterioran el pavimento de los entre rieles del tranvía, pido se le mande intimar las prevenciones que indica.

Sr. alcalde del Concejo Provincial

Antonio

Velasco, propietario del tranvía urbano, ante U. respetuosamente pido decir:

que como los desperfectos que se vienen ocasionando en los entre rieles de mi tranvía, por los automóviles y camiones, que sin reglamentación alguna, transitan causando desperfectos en la vía pública, en cada vez más frecuentes y me obligan a constantes gastos quiero dejar constancia, de que las

intimaciones que U. mande notifi
car al representante de la empresa
de esos vehiculos, Dr. D. Francisco Pon
ce de León, tienen que resultar siem
pre ineficaces, por que tengo funda
do conocimiento de que dicho SR. no
hace sino prestar su nombre i que
el verdadero empresario es el Con
cejal Sr. D. Martin Mendoza, quién
sin duda, con el propósito de se
guir siendo miembro del Concejo,
para poder favorecer los intereses
de su industria con detrimento del

FOLIO N° 2 DEL ANEXO N° 1

REPUBLICA PERUANA
1819-1926
Sello 3° 20 Cent.
En caso de suma del presente
debe notificar el deudo que
aparece al doctor Francisco Ponce
de la Cruz, por cédula de honor, doy fe
5 de febrero de 1920
A. Bana

ALBATHIA
C. S. S. S.
En caso 9 de febrero de 1920
Con la diligencia
que precede, póngase en cono-
cimiento del empresario del fer-
rocarril Urbano J. R.
Quintanilla

En caso de febrero de mil novecientos vein-
te, notifique el deudo que precede al Sr.
Francisco Ponce, por cédula que dejó a
su empleado: doy fe
A. Bana

FUENTE: ARCHIVO HISTÓRICO DE LA BIBLIOTECA MUNICIPAL DEL CUSCO,
LEGAJO: 78 , 1921.

En 5 de enero del presente

Año notifique el decreto que

Antecede al doctor Francisco Ponce

De león por cedula firmo, doy fe

Francisco Ponce de león

 baca

Enero 9 de 1920

Con la diligencia

que precede, póngase en cono-

cimiento del empresario del fer-

rocarril urbano

Quintanilla

En cusco de mil novecientos vein-

Te, notifique el decreto que precede al sr.

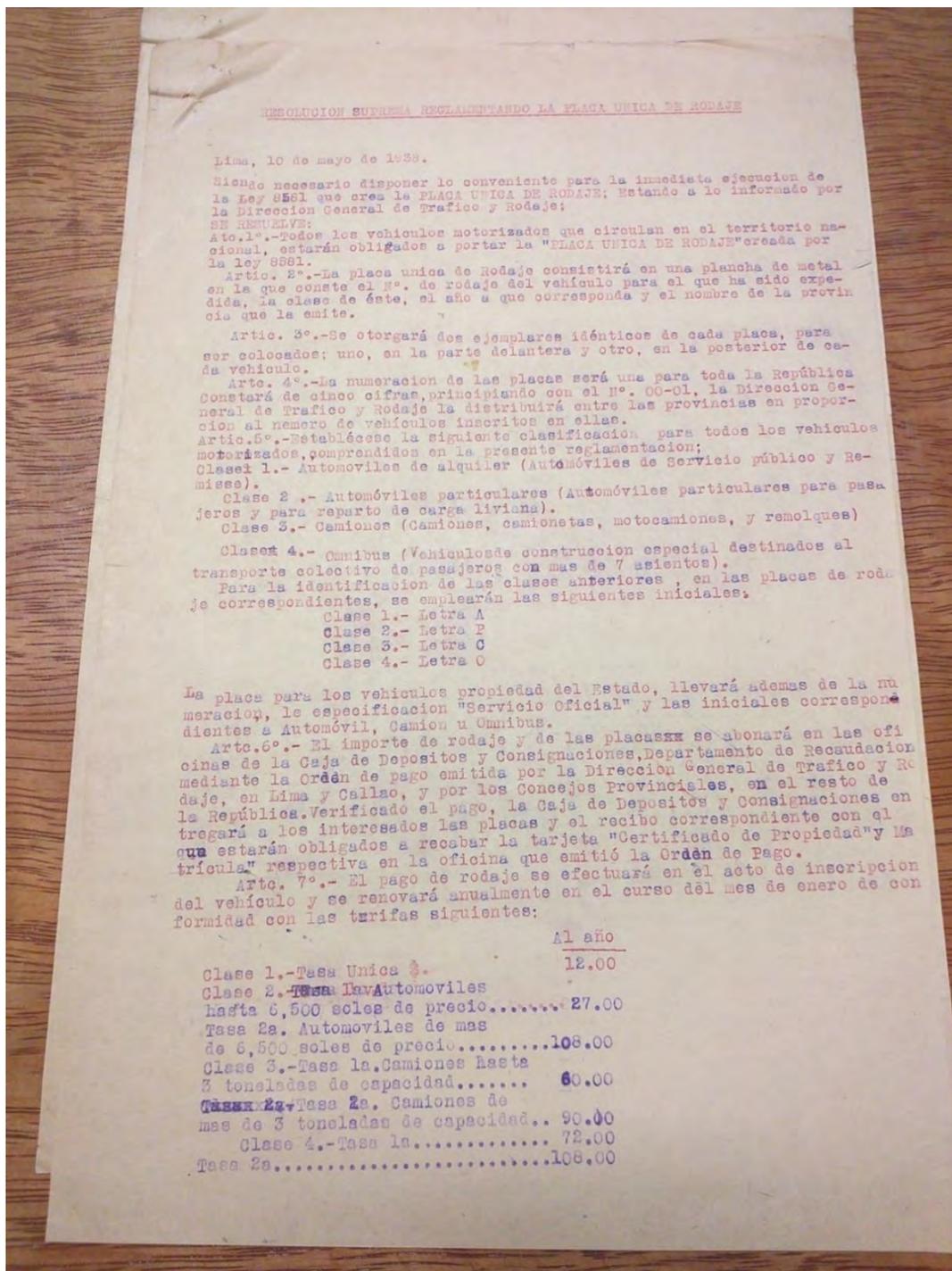
Antonio Velasco, por cedula que dejo a

Su empleado; doy fe

Baca (Rubrica)

ANEXO N°2 Resolución Suprema Reglamentando La Placa Única De Rodaje.

Folio N° 1



RESOLUCION SUPREMA REGLAMENTANDO LA PLACA UNICA DE RODAJE

Lima, 10 de mayo de 1922.

Siendo necesario disponer lo conveniente para la inmediata ejecución de la Ley 8581 que crea la PLACA UNICA DE RODAJE; Estando a lo informado por la Dirección General de Tráfico y Rodaje:

SE RESUELVE:

Art. 1°.- Todos los vehículos motorizados que circulan en el territorio nacional, estarán obligados a portar la "PLACA UNICA DE RODAJE" creada por la ley 8581.

Art. 2°.- La placa única de Rodaje consistirá en una plancha de metal en la que conste el N°. de rodaje del vehículo para el que ha sido expedida, la clase de éste, el año a que corresponda y el nombre de la provincia que la emite.

Art. 3°.- Se otorgará dos ejemplares idénticos de cada placa, para ser colocados; uno, en la parte delantera y otro, en la posterior de cada vehículo.

Art. 4°.- La numeración de las placas será una para toda la República constará de cinco cifras, principiando con el N°. 00-01. La Dirección General de Tráfico y Rodaje la distribuirá entre las provincias en proporción al número de vehículos inscritos en ellas.

Art. 5°.- Establécense la siguiente clasificación para todos los vehículos motorizados, comprendidos en la presente reglamentación:

Clase 1.- Automóviles de alquiler (Automóviles de Servicio público y Remises).

Clase 2.- Automóviles particulares (Automóviles particulares para pasajeros y para reparto de carga liviana).

Clase 3.- Camiones (Camiones, camionetas, motocamiones, y remolques)

Clase 4.- Omnibus (Vehículos de construcción especial destinados al transporte colectivo de pasajeros con más de 7 asientos).

Para la identificación de las clases anteriores, en las placas de rodaje correspondientes, se emplearán las siguientes iniciales:

Clase 1.- Letra A

Clase 2.- Letra P

Clase 3.- Letra C

Clase 4.- Letra O

La placa para los vehículos propiedad del Estado, llevará además de la numeración, la especificación "Servicio Oficial" y las iniciales correspondientes a Automóvil, Camión u Omnibus.

Art. 6°.- El importe de rodaje y de las placas se abonará en las oficinas de la Caja de Depósitos y Consignaciones, Departamento de Recaudación mediante la Orden de pago emitida por la Dirección General de Tráfico y Rodaje, en Lima y Callao, y por los Concejos Provinciales, en el resto de la República. Verificado el pago, la Caja de Depósitos y Consignaciones entregará a los interesados las placas y el recibo correspondiente con el que estarán obligados a recabar la tarjeta "Certificado de Propiedad y Matrícula" respectiva en la oficina que emitió la Orden de Pago.

Art. 7°.- El pago de rodaje se efectuará en el acto de inscripción del vehículo y se renovará anualmente en el curso del mes de enero de conformidad con las tarifas siguientes:

	Al año
Clase 1.- Tasa Única \$.	12.00
Clase 2.- Tasa la. Automóviles hasta 6,500 soles de precio.....	27.00
Tasa 2a. Automóviles de más de 6,500 soles de precio.....	108.00
Clase 3.- Tasa la. Camiones hasta 3 toneladas de capacidad.....	60.00
Tasa 2a. Tasa 2a. Camiones de más de 3 toneladas de capacidad..	90.00
Clase 4.- Tasa la.....	72.00
Tasa 2a.....	108.00

FUENTE: ARCHIVO HISTÓRICO DE LA BIBLIOTECA MUNICIPAL DEL CUSCO, LEGAJO 79, AÑO 1922.

RESOLUCION SUPREMA REGLAMENTANDO LA PLACA UNICA DE RODAJE

Artic.1°-. Todos los vehículos motorizados que circulan en el territorio nacional, estarán obligados aportar la “PLACA UNICA DE RODAJE” creada por la ley 8581.

Artic.2°-. La placa única de rodaje consistirá en una plancha de metal en la que conste el N°. de rodaje del vehículo para el que ha sido expedida, la clase de este, el año a que corresponda y el nombre de la provincia que la emite.

Artic. 3°. - Se otorgará dos ejemplares idénticos de cada placa para ser colocados:

1, En la parte delantera y otro, en la posterior de cada vehículo.

Artic.4°-.la numeración de las placas será una para toda la república constará de cinco cifras, principiando con el N°.00-01, la dirección general de tráfico y rodaje la distribuirá entre las provincias en proporción al número [numero] de vehículos inscritos en ellas.

Artic.5°-. Establecese la siguiente clasificación para todos los vehículos motorizados, comprendidos en la presente reglamentación;

Clase 1 -. Automóviles de alquiler (automóviles de servicio público y remisse).

Clase 2 -. Automóviles particulares (automóviles para pasajeros y para reparto de carga liviana).

Clase 3 -. Camiones (camiones, camionetas, motocamiones, y remolques)

Clase 4 -. Ómnibus (vehículos de construcción especial destinados al transporte colectivo de pasajeros con más de 7 asientos).

Para la identificación de las clases anteriores, en las placas de rodaje correspondientes, se emplearán las siguientes iniciales;

Clase 1 -. Letra A

Clase 2 -. Letra P

Clase 3 -. Letra C

Clase 4 -. Letra O

La placa para los vehículos propiedad del estado, llevara además de la numeración, le especificación “servicio oficial” y las iniciales correspondientes a automóvil, camión u ómnibus.

Artic.6°-. El importe de rodaje y de las placas se abonará en las oficinas de caja de depósitos y consignaciones, departamento de recaudación mediante la orden de pago omitida por la dirección general de tráfico y rodaje, en Lima y Callao, y por los concejos provinciales, en el resto de la república. Verificado el pago, la caja de depósitos y consignaciones entregara a los interesados las placas y el recibo correspondiente con el que estarán obligados a recabar la tarjeta “certificado de propiedad y matricula” respectiva en la oficina que emitió la orden de pago.

Artic.7°-. El pago de rodaje se efectuará en el acto de inscripción de vehículo y se renovará anualmente en el curso del mes de enero de conformidad con las tarifas siguientes:

<u>Al año</u>	
Clase 1-. Tasa única \$	12.00
Clase 2-. Tasas automóviles	
Hasta 6.500 soles de precio.....	27.00
Tasa 2ª. Automóviles de más de 6,500 soles de precio.....	108.00
Clase 3-. Tasa 1a. Camiones hasta 3 toneladas de capacidad...	90.00
Clase 4-. Tasa 1a.....	72.00
Tasa 2 a	108.00

FOLIO N° 2 DEL ANEXO N° 2.

Los omnibus de compañías o particulares que explotan recorridos urbanos e interurbanos, dentro de las provincias de Lima y Callao, sujetos a tarifas, impuestos, frecuencias etc. impuestos por la Dirección General de Tráfico y Rodaje pagarán la tasa de.

Los bicicletas y triciclos, con motor auxiliar abonarán \$12.00 al año. Los motocicletas sin o con carro lateral para pasajeros o para carga pagarán \$24.00 al año.

Art. 8°.- Para los vehículos autorizados subsistirán las tarifas y placas de rodaje actualmente en vigencia con excepción de las bicicletas de pedal que estarán exoneradas del arbitrio de rodaje, debiendo abonar únicamente el valor de las plaquetas.

Art. 9°.- Todos los vehículos inscritos actualmente en la República y que paguen arbitrios de rodaje inferiores a los fija la tarifa del art. 7°, continuarán pagando esos mismos arbitrios, mientras permanezcan en poder de sus actuales propietarios, debiendo abonar el derecho de rodaje, de acuerdo con la nueva tarifa, en la forma establecida en el art. 6°, desde el momento en que sean transferidos.

Art. 10°.- Es obligatoria la inscripción de toda transferencia de vehículos, la que deberá efectuarse dentro de los quince días de perfeccionada esta, en los registros de la Dirección General de Tráfico y Rodaje, para los de Lima y Callao, y en los registros de los respectivos Concejos provinciales, para los del resto de la República.

Art. 11°.- Los compradores que no cumplan con este requisito, serán penados con una multa de cincuenta céntimos (0.50) mas el doble de los derechos que se haya dejado de percibir el Estado desde la fecha en que se efectuó la transferencia.

Art. 12°.- Cuando la inscripción de un vehículo se efectúe vencido el mes de enero, se cobrarán los derechos de rodaje, rebajándose de la tarifa anual una décima parte por cada mes completo transcurrido.

Art. 13°.- Todos los vehículos en circulación en la República y que estén inscritos antes del 10. de enero del año en curso abonarán íntegramente el arbitrio de rodaje correspondiente al año 1937. Los inscritos después de esta fecha, pagarán el arbitrio de conformidad con lo prescrito en el art. anterior.

Art. 14°.- La Caja de Depósitos y Consignaciones remitirá mensualmente a la Dirección General de Tráfico y Rodaje, una relación detallada de las placas distribuidas en cada una de las provincias, en los formularios preparados por dicha Dirección, para la estadística general de vehículos autorizados de la República.

Art. 15°.- La Caja de Depósitos y Consignaciones, Departamento de Recaudación, dispondrá que los Jefes de las oficinas provinciales, con intervención de los Subprefectos y dentro de un plazo de 15 días a partir de la fecha, verifiquen por los libros de los Concejos Provinciales las sumas recaudadas por concepto de rodaje en el año 1937, para los efectos de lo dispuesto en el art. 20. de la ley No 8561.

Art. 16°.- La Caja de Depósitos y consignaciones, Departamento de Recaudación, abrirá una cuenta especial que se denominará "Placa única de rodaje" la que abonará el producto total de lo que recaude por este concepto en la República.

Art. 17°.- La Caja de Depósitos y Consignaciones, Departamento de Recaudación, entregará mensualmente a los Concejos Provinciales el producto de rodaje de sus respectivas provincias hasta una suma igual a la recaudada en el año 1937. Si aquel producto fuera, en el año, inferior a esta suma reintegrará la diferencia con cargo al fondo global de ix de la cuenta "Placa única de rodaje".

Art. 18°.- queda suprimida la Placa de Exhibición o Auto en Venta. Las Casas Importadoras estarán obligadas a solicitar la inscripción de los vehículos introducidos dentro de las 48 horas de despachados, por las Aduanas respectivas, a fin de obtener la placa que le corresponde al vehículo que inscriba.

Art. 19°.- Los vehículos de pasajeros ya carga que efectúan el Servicio Interprovincial quedan sujetos a las disposiciones vigentes que reglamentan el tráfico interprovincial y que no se refiera a la placa de rodaje.

Art. 20°.- queda vigente el impuesto adicional Pro desocupados que grava actualmente el arbitrio de rodaje de los automóviles de servicio particular. Regístrese, comuníquese, pùbliquese, y archívese.

Rubrica del señor Presidente de la República.-

Rodriguez.-

FUENTE: ARCHIVO HISTÓRICO DE LA BIBLIOTECA MUNICIPAL DEL CUSCO, LEGAJO 79, AÑO 1922.

Los omnibus de compañías o particulares que explotan recorridos urbanos o interurbanos, dentro de las provincias de Lima y Callao. sujetos a tarifas itinerarios. frecuencias etc. impuestos por la Dirección Central de Tráfico y Rodaje pasaran la tasa 2a.

las bicicletas y triciclos. con motor auxiliar abonaran S/.12.00 al año.

las motocicletas sin o con carro lateral para pasajeros o para carga pagaran S/.24.00 al año.

Artc. 8.- Para los vehiculos motorizados subsistirán las tarifas y placas de rodaje actualmente en vigencia con excepcion de las bicicletas de pedal que estaran exoneradas del arbitrio de rodaje, debiendo abonar unicamente el valor de las plaquetas.

Artic.9.- Todos los vehiculos inscritos actualmente en la república y que paguen arbitrios de rodaje inferiores a los fija las tarifas del art.7. continuaran pagando esos mismos arbitrios, mientras permanezcan en poder de sus actuales propietarios, debiendo abonar el derecho de rodaje, de acuerdo con la nueva tarifa, en la forma establecida en el artic. 6. desde el momento en que sean transferidas.

Artic. 10.- Es obligatoria la inscripcion de toda transferencia de vehiculos, la que debera efectuarse dentro de los quince dias de perfeccionada esta, en los registros de la Dirección General de Tráfico y Rodaje, para los de Lima y Callao, y en los registros de los respectivos concejos provinciales, para los del resto de la República.

Artic. 11.- Los compradores que no cumplan con este requisito seran penado con una multa de cincuenta soles oro (\$50.00) mas el doble de los derechos que haya dejado de percibir el estado desde la fecha en que se efectuó la transferencia.

Artc. 12.- Cuando la inscripcion de un vehiculo se efectue vencido el mes de enero, se cobraran los derechos de rodaje, rebajandose la de la tarifa anual una doceava parte por cada mes completo transcurrido.

Artic. 13.- Todos los vehiculos en circulacion en la Republica y que es ten inscritos antes del 1o. de enero del año en curso abonaran integramente el arbitrio de rodaje correspondiente al año 1938. los inscritos despues de esta fecha, pagaran el arbitrio de conformidad con lo prescrito en Artc. anterior.

Artic. 14.- La caja de depositos y consignaciones remitira mensualmente a la Dirección General de Tráfico y Rodaje, una relacion detallada de las placas distribuidas en cada una de las provincias, en los formularios preparados por dicha Dirección, para la estadística general de vehiculos motorizados de la República.

Artic. 15.- La caja de depositos y consignaciones, departamento de recaudacion, dispondra que los jefes de las oficinas provinciales, con intervencion de los subprefectos y dentro de un plazo de 15 dias a partir de la fecha, verifiquen por los libros de los Concejos Provinciales las sumas recaudadas por

concepto de rodaje eb el año 1937, para los efectos de lo dispuesto en el art. 20. de la ley No 8581.

Artc. 16.- La caja de Depositos y Consignaciones, Departamento de Recaudación, a

brira una cuenta especial que se denominará "placa unica de rodaje" a la que a bonará el producto total de lo que recaude por este concepto en la Republica

Artc. 17.- La Caja de Depositos y Consignaciones, Departamento de Recaudacion, entregara mensualmente a los Concejos Provinciales el producto de rodaje de sus respectivas provincias hasta una suma igual a la recaudada en el año 1937. si aquel producto fuera, en el año, inferior a esta suma reintegrará la diferencia con cargo al fondo gloval de la cuenta "placa unica de rodaje"

Artc.18.- Que da suprimida la Placa de Exhibicion o auto en venta. Las Casas Importadoras estarán obligadas a solicitar la inscripcion de los vehiculos introducidos dentro de las 48 horas de despachados, por las Aduanas respectivas, a fin de obtener la placa que le corresponda al Vehiculo que inscriba.

Artc. 19.- Los vehiculos de pasajeros y carga que efectuen el Servicio Interprovincial quedan sujetos a las disposiciones vigentes que reglamenta el Trafico Interprovincial y que no se refiera a la placa de rodaje.

Artic. 20.- Queda vigente el impuesto adicional Pro desocupados que grava Actualmente el arbitrio de rodaje de los automóviles de Servicio Particular.

Registrese, comuníquese, publíquese, y archivese.

Rúbrica del señor Presidente de la República. -

Rodríguez. –