



UNIBA
Centro Universitario
Internacional
de Barcelona

Centro
adscrito



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Trabajo final de Máster en Planificación Territorial y
Gestión Ambiental

**Acciones para un centro histórico
accesible en el barrio de San Blas en
Cusco, Perú, 2021**

Alumno:

Arq. Luis Ángel Delgado Flores

Tutora:

Dra. Verónica Quiroz López

Fecha:

Febrero 2021



Contenido

Resumen.....	1
Capítulo 1	2
INTRODUCCIÓN.....	2
1.1 Contextualización	2
1.2 Delimitación del Problema	3
1.3 Supuesto de Partida y Objetivos	3
1.3.1 Supuesto de partida	3
1.3.2 Objetivo general.....	3
1.3.3 Objetivos específicos.....	3
1.4 Justificación.....	4
1.5 Metodología.....	4
1.5.1 Método general de la investigación.....	4
1.5.2 Métodos para la recopilación, sistematización, análisis e interpretación de la información	4
1.5.3 Redacción final – Propuestas	7
Capítulo 2	8
ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO	8
2.1 Accesibilidad, Accesibilidad Universal y Diseño Universal	8
2.2 Normativa específica para el caso de estudio	10
2.3 Experiencias referentes de mejora de la accesibilidad	19
Capítulo 3	26
DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL BARRIO DE SAN BLAS COMO CASO DE ESTUDIO	26
3.1 Aspectos generales de la ciudad y el barrio	26
3.1.1 San Blas, un barrio patrimonial y turístico por excelencia.....	30
3.1.2 Morfología y espacio público.....	34
3.2 Análisis del Medio Físico.....	36
3.2.1 Una red ancestral de espacios públicos.....	36
3.2.1 Estado actual del medio físico relacionado a la accesibilidad	40
3.2.2 Del aforo vehicular y peatonal.....	51
3.3 La accesibilidad al barrio en opinión de los expertos	55
3.3.1 Un Barrio con accesibilidad limitada y barreras por eliminar.....	56



3.3.2	<i>Accesibilidad y diseño universal en la búsqueda de una ciudad más Justa</i>	57
3.3.3	<i>Posibles medidas de intervención y gestión en pro de la accesibilidad en un entorno de Patrimonio Cultural</i>	58
3.4	La accesibilidad al barrio desde la óptica de la movilidad reducida	60
3.4.1	<i>Eliminación de barreras y mejoras de las condiciones urbanas de accesibilidad</i>	61
3.4.2	<i>Condición patrimonial y gestión del turismo como limitantes de la accesibilidad</i>	62
3.4.3	<i>En búsqueda de una ciudad más igualitaria</i>	63
Capítulo 4		65
ACCIONES PARA ALCANZAR UN BARRIO MÁS ACCESIBLE		65
4.1	Cambio de enfoque en el tratamiento del Patrimonio Cultural	65
4.2	Intervenciones en el Medio Físico	66
4.2.1	<i>Cambios en la utilización del espacio público de circulación</i>	66
4.2.2	<i>Incorporación de elementos mecánicos móviles</i>	69
4.2.3	<i>Eliminación de barreras e incorporación del diseño universal</i>	71
4.3	Mejora de la gestión del turismo en la ciudad	72
4.4	Elaboración de un <i>Plan Específico de Accesibilidad Urbana</i>	74
Conclusiones y Recomendaciones		79
Bibliografía		82
ANEXOS		85

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Esquema metodológico de la investigación	7
Ilustración 2. Algunas intervenciones del proyecto Vigo Vertical.....	22
Ilustración 3. Incorporación de caja de ascensores traslúcida en Vitoria-Gasteiz.....	23
Ilustración 4. Incorporación de rampas disminuyendo el ancho de escaleras originales en Vitoria-Gasteiz.....	23
Ilustración 5. Ubicación de la ciudad del Cusco en el contexto nacional, departamental y provincial.....	26
Ilustración 6. Esquema de corte transversal del Centro Histórico y su entorno natural	34
Ilustración 7. Imagen panorámica de la plaza de San Blas.....	43
Ilustración 8. Esquema de jerarquía y articulación de instrumentos de planificación estratégica y planes urbanos	77
Ilustración 9. Esquema propuesto de Articulación del Plan de Accesibilidad Urbana del CHC ..	78

Índice de Tablas

Tabla 1. Cuadro comparativo de los modelos de acción de supresión de barreras y accesibilidad universal (Sala Mozos & Alonso López, 2005).....	9
Tabla 2. Ejes y objetivos estratégicos del Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023.....	15
Tabla 3. Líneas de acción de “Vigo Vertical: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrada”	20
Tabla 4. Casos de personas con discapacidad en la provincia del Cusco	28
Tabla 5. Inmuebles Declarados Patrimonio Cultural de la Nación.....	31
Tabla 6. Diferencias porcentuales en el período 1983-2005 según Usos del Suelo	33
Tabla 7. Uso de suelo Barrio de San Blas – 1983, 1995, 2005.....	33
Tabla 8. Tipología de las vías en el Barrio de San Blas	45
Tabla 9. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad por espacio público	47
Tabla 10. Aforo vehicular en diversas intersecciones del barrio de San Blas	52
Tabla 11. Aforo peatonal en diversas calles del barrio de San Blas.....	53
Tabla 12. Tipología propuesta de vías por uso.....	69

Índice de Mapas

Mapa 1. Ubicación del ámbito de intervención en el contexto de la ciudad y el Centro Histórico de Cusco	29
Mapa 2. Inmuebles catalogados con condición patrimonial en el ámbito de estudio	32
Mapa 3. Actividades turísticas en el barrio de San Blas (2005)	33
Mapa 4. Ámbito de estudio: 133,845 m ²	35
Mapa 5. Qhapaq Ñan – Red de caminos principales que cursan el Centro Histórico.....	37
Mapa 6. Caminos principales y secundarios del Qhapaq Ñan que recorren el barrio de San Blas	38
Mapa 7. Recorrido del Eje Procesional con sus principales espacios públicos y edificaciones ..	39
Mapa 8. Eje procesional y mirador de San Blas	40
Mapa 9. Dirección de pendiente en calles transversales y longitudinales	41
Mapa 10. Plaza de San Blas	43



Mapa 11. Vías de acceso vehicular y peatonal	46
Mapa 12. Intersecciones de calles con conteo de aforo vehicular	51
Mapa 13. Propuesta de tipología de calles por función.....	68
Mapa 14. Propuesta de implementación de elementos mecánicos móviles	71

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Población por grupos quinquenales de edad	27
Gráfico 2. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en calles con acceso vehicular motorizado	50
Gráfico 3. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en calles peatonales	50
Gráfico 4. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en espacios con posibilidad de estadía o descanso	50
Gráfico 5. Número de vehículos por tipo que ingresan al barrio.....	52
Gráfico 6. Comparativa porcentual de aforo peatonal en 8 calles con acceso vehicular motorizado	54

Lista de Abreviaturas

CHC: Centro Histórico del Cusco

CRPD: Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas

CONADIS: Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad

FEDEPRODIS: Federación Departamental ProDesarrollo de la persona con discapacidad de la Región Cusco

MIMP: Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables del Perú

MPC: Municipalidad Provincial del Cusco

MVCS: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

ONU: Organización de las Naciones Unidas

PNA: Plan Nacional de Accesibilidad (Perú)

RATDUS: Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura



Resumen

El barrio de San Blas, parte del Centro Histórico del Cusco, es un sector urbano de características peculiares puesto que, en su condición de patrimonio cultural, su conformación física ha configurado un trazado urbano de espacios públicos que responden a las características orográficas e históricas de la ciudad, generando una sucesión de calles estrechas, sinuosas y muchas de ellas con pendiente pronunciada.

Estas características físicas han marcado el diseño de los elementos urbanos en los espacios públicos, los cuales, con soluciones condicionadas por el tiempo en el que fueron realizadas, no han podido dar una respuesta satisfactoria a los problemas de accesibilidad latentes, por lo cual se puede afirmar que el barrio en la actualidad presenta condiciones poco accesibles para la totalidad de sus potenciales usuarios.

Sin embargo, a la luz de la contemporaneidad, es posible el proponer acciones que puedan coadyuvar en la mejora de la accesibilidad y revertir los problemas ligados a este tema en este importante sector de la ciudad, lo que además contribuirá también con una mejora de las condiciones de inclusión social para toda la ciudad.

Abstract

The neighborhood of San Blas, part of the Historic Center of Cusco, is an urban sector of peculiar characteristics since, as a cultural heritage, its physical conformation has configured an urban layout of public spaces that respond to the orographic and historical characteristics of the city, generating a succession of narrow, winding streets and many of them with pronounced slope.

These physical characteristics have marked the design of urban elements in public spaces, which, with solutions conditioned by the time in which they were made, have not been able to provide a satisfactory response to latent accessibility problems, Therefore, it can be said that the neighborhood currently presents conditions that are not accessible to all of its potential users.

However, in the light of contemporaneity, it is possible to propose actions that can contribute to the improvement of accessibility and reverse the problems linked to this issue in this important sector of the city, which will also contribute to an improvement in the conditions of social inclusion for the whole city.



Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 Contextualización

El Centro Histórico del Cusco, integrante desde el año 1983 de la Lista de Patrimonio Mundial de la Humanidad de la UNESCO es contenedor de elementos históricos y artísticos de gran valor, tanto de carácter inmueble como mueble -si hablamos de patrimonio material-, pero también es lugar de residencia de una gran cantidad de manifestaciones culturales de carácter inmaterial que encuentran en él un escenario perfecto de desarrollo, lo que ocurre en prácticamente todos sus sectores.

La conformación y morfología del Centro Histórico de la ciudad es producto de la ocupación y actividad humana de miles de años, en la que encontramos muestras de la superposición de diferentes etapas históricas que le han dado ese carácter de valor singular y han configurado estructuras urbanas con características propias, muchas de las cuales han permanecido hoy en día, como los denominados “barrios tradicionales o históricos del Cusco”. Es así como en el Centro Histórico de Cusco se encuentran cuatro de estos barrios tradicionales: San Blas, San Cristóbal, Santa Ana y San Pedro; los tres primeros de origen inca: Tোকachi, Qolqampata y Karmenka, respectivamente.

En particular, el devenir histórico y el contexto geográfico han condicionado fuertemente las características actuales del barrio de San Blas y concretamente del centro histórico cusqueño, de bullente actividad cotidiana que, como muchos otros ambientes urbanos patrimoniales del mundo, hoy en día tiene problemas de movilidad. Calles estrechas de pendientes pronunciadas, en muchos casos de uso compartido entre vehículos motorizados y peatones es el panorama actual al que se enfrenta este barrio histórico, lo cual se configura en un problema y reto a abordar.

Por otro lado, a este problema latente se aúna la proliferación de la actividad turística que ha coadyuvado a que mucha de la población originaria se traslade a otros sectores de la ciudad al ver mermadas sus condiciones de habitabilidad y en búsqueda de zonas residenciales más tranquilas. En ese sentido, las condiciones para la accesibilidad y circulación de las personas con condiciones de movilidad reducida, con discapacidades físicas o adultos mayores, son preocupantes y de urgente tratamiento ya que, al carecer de condiciones urbanas que amortigüen o mengüen sus dificultades, se contribuye inevitablemente a la segregación social.



1.2 Delimitación del Problema

En este contexto, el problema para abordar en la presente investigación es la deficiencia en cuanto a accesibilidad que presenta el barrio histórico de San Blas en el Centro Histórico de Cusco, lo que sobre todo afecta a los grupos de la población con movilidad reducida, motivando su exclusión y por ende incrementa, de la mano de un turismo cada vez más intenso, el desplazamiento de los pobladores tradicionales de los barrios históricos de Cusco que buscan, en otros sectores de la ciudad, mejores condiciones urbanas para habitar.

1.3 Supuesto de Partida y Objetivos

1.3.1 Supuesto de partida

Una mejora en las condiciones de accesibilidad de las personas en el barrio histórico de San Blas contribuiría a la consecución de un centro histórico y una ciudad más inclusiva, con mejores niveles de vida, menguando asimismo los actuales problemas como el cambio de usos de suelo producto de la especulación, el deterioro de las condiciones de vida, la especulación inmobiliaria, la pérdida de costumbres tradicionales y por último la gentrificación.

1.3.2 Objetivo general

Plantear acciones para revertir los problemas de accesibilidad y movilidad de las personas, que se presenta en el barrio histórico de San Blas, Cusco, Perú.

1.3.3 Objetivos específicos

- Verificar el actual estado físico y utilización de los espacios públicos del barrio.
- Analizar acciones y/o propuestas existentes y/o intervenciones para la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos del sector de estudio.
- Estudiar y aprovechar la experiencia de buenas prácticas emprendidas en medios similares al del caso de estudio.
- Coadyuvar a la mejora de la accesibilidad y movilidad de esta zona en la búsqueda de un centro histórico y una ciudad más inclusiva.



1.4 Justificación

El estudio de la problemática y la propuesta de acciones concretas para buscar la mejora de la accesibilidad en el barrio de San Blas pretenden coadyuvar en la búsqueda de una ciudad con mejores condiciones de vida. Una ciudad más accesible que, con espacios libres de segregación, se convierte en una ciudad más justa e inclusiva, que contribuya en la generación de mejores oportunidades y un acceso más igualitario del espacio público.

1.5 Metodología

1.5.1 Método general de la investigación

Esta es una investigación de carácter cualitativo. Con respecto a las formas generales, la investigación se constituirá principalmente en un mecanismo para la generación de ideas (Sarduy, 2007), exigiendo el reconocimiento de la realidad y su contraste con otras realidades.

Atendiendo además a lo que señala Fernando López (López Noguero, 2002, pág. 169), la presente investigación coincide con algunas de las características generales advertidas para una investigación de carácter cualitativo tales como:

- Los datos serán filtrados *por el criterio del investigador*, por lo que, para evitar que los datos obtenidos serán de carácter subjetivo, existe el asesoramiento y evaluación de la institución académica; además, se buscará el criterio externo, es decir, la opinión de expertos.
- *Holística*: puesto que abarcará el fenómeno en su conjunto.
- *Recursiva*: *el diseño de la investigación es emergente: se va elaborando a medida que avanza la investigación.*
- *Si aparece un hallazgo no previsto en los objetivos de la investigación, estos pueden ser incorporados a la misma.* Los posibles hallazgos también pueden posibilitar líneas de investigación futuras.

1.5.2 Métodos para la recopilación, sistematización, análisis e interpretación de la información

Las técnicas que se utilizarán para la obtención y recolección de datos serán principalmente de tres tipos:



- La observación. En este sentido se consideran las visitas de campo y la utilización de herramientas virtuales. En el primer caso, se pudo realizar la visita al lugar objeto del estudio y, mediante recorridos peatonales por los espacios públicos del barrio en su conjunto y la toma de fotografías, lograr el relevamiento de información referida al estado actual de los mismos; en segundo lugar y, de manera adicional, se utilizaron herramientas virtuales como el Google Earth, Google Maps y Bing, las mismas que sirvieron para complementar la información ya relevada durante la visita presencial a la zona de estudio.

La revisión de documentos y análisis documental. Sumamente importante y mediante la cual se obtuvieron gran cantidad de datos. Primeramente, se acopió información de carácter contextual referido a la zona de estudio, tal como información estadística, social o sobre el uso del suelo; con el fin de contextualizar el ámbito de estudio. En segundo lugar, se hizo una revisión y acopio informativo acerca de la normativa referida al tema de accesibilidad, para lo cual se partió de lo global a lo particular, es decir, tomando en consideración la normativa internacional y la nacional para decantar luego en la revisión de la normativa local. Seguidamente se revisó lo estudiado hasta el momento en cuanto a posibilidades de intervención sobre los espacios públicos de características similares al del objeto de estudio; para ello fue importantísima la revisión de referentes internacionales que dan cuenta de soluciones contemporáneas en la mejora de la accesibilidad.

- El estudio de caso. Esta estrategia dentro de la investigación está ligada estrechamente al tipo de trabajo cualitativo, cuya mayor fortaleza es que podemos medir y registrar la conducta de las personas involucradas en el campo de estudio (Martínez C., 2006). Durante la visita al lugar de estudio y la revisión de la información complementaria fue posible dilucidar el uso que hace del espacio público el poblador y visitante.

Paralelamente a la utilización de las técnicas descritas, en la práctica también se realizaron entrevistas a dos grupos de personas: un primer grupo a personas relacionadas con el ordenamiento del territorio y conocedoras de la realidad del ámbito de estudio y, un segundo grupo de personas vinculadas al tema de la discapacidad. A razón de la actual coyuntura sanitaria, la recopilación de las opiniones de los entrevistados se realizó de manera remota a través de un cuestionario con ocho

preguntas de carácter abierto que fueron compartidas vía correo electrónico y una aplicación de chat por telefonía celular. (Ver Anexos 2 y 3)

Además, atendiendo a toda esta estrategia metodológica, podemos afirmar que la presente investigación cumple dos propósitos:

- Descriptiva. Se describirá la problemática observada y características del caso a partir de los objetivos planteados.
- Explicativa. Se buscará dar respuesta a las causas de la problemática en la posibilidad de brindar soluciones.

Paralelamente a la recopilación de información detallada, se realizó la sistematización, análisis y la interpretación de esta. Para ello, se tomaron en consideración las modalidades de recolección de datos empleadas; pudiendo ser resumidas en 3 etapas:

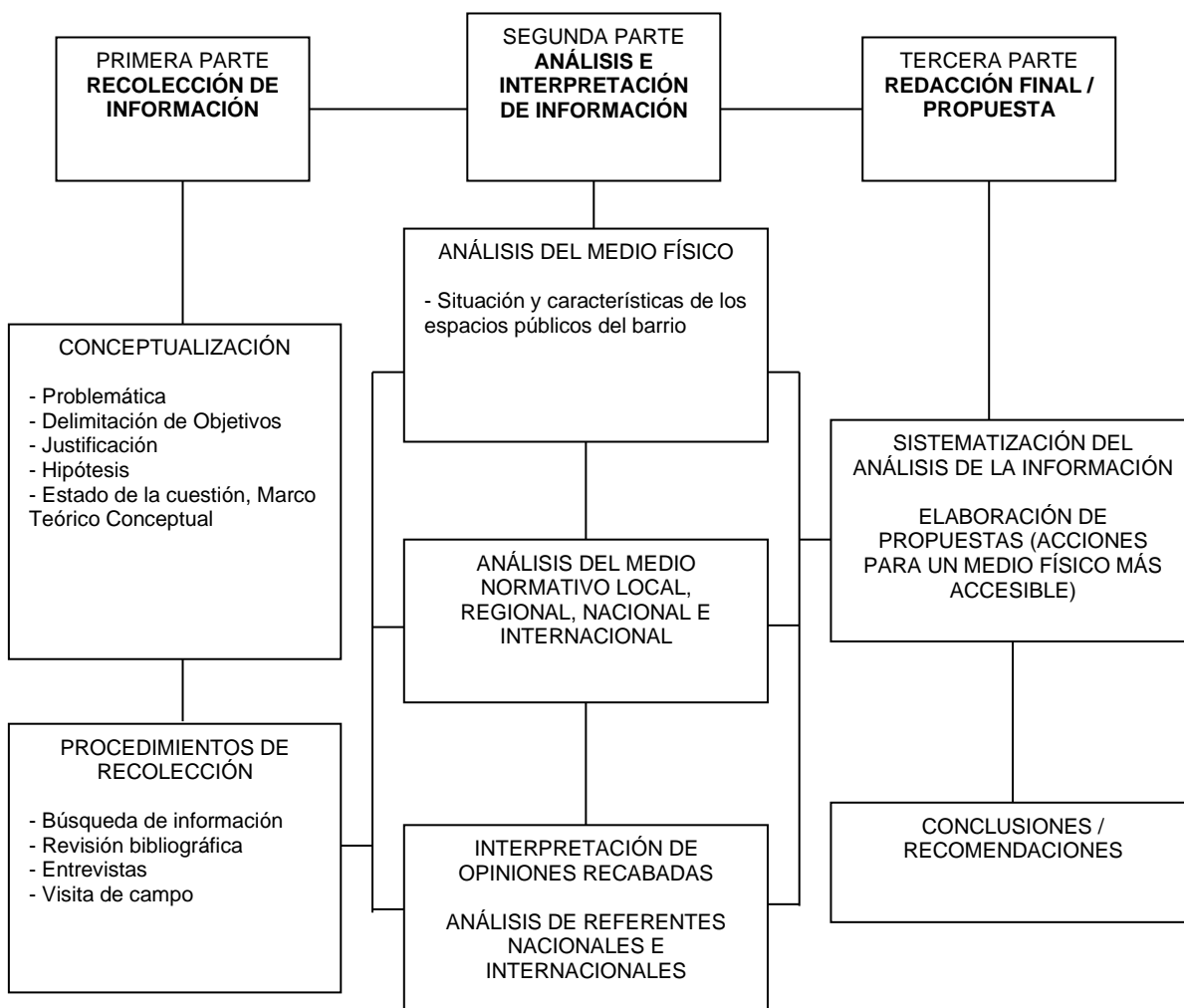
- Etapas 1. Revisión, sistematización y análisis de la documentación recabada. Dentro de esta etapa se sistematizó primeramente información relativa al contexto de la zona de estudio, posteriormente se analizó la normativa relativa al tema de accesibilidad, pudiendo analizar normativa global, nacional y local. Finalmente se analizaron aquellos referentes internacionales de intervención en la mejora de la accesibilidad que a criterio propio se aproximarían en características al caso de estudio.
- Etapas 2. Análisis del medio físico. En esta fase, luego del acopio de la información obtenida en el trabajo de campo, se procedió a su análisis e interpretación, pudiéndose determinar las características físicas de los diversos espacios públicos del ámbito de estudio y, de este modo, contrastar la realidad actual física con las posibilidades de una mejora y los requisitos mínimos que debiera cumplir un entorno urbano accesible.
- Etapas 3. Interpretación de las opiniones recabadas. Las opiniones fueron sistematizadas de acuerdo con cada consulta formulada y el desarrollo o respuesta ofrecida; de esta forma fue posible contrastarlas con los objetivos de la investigación e igualmente fortalecer, desestimar y/o convalidar de manera preliminar los planteamientos y propuestas; resultando ser una guía importante para la redacción final de propuesta.

1.5.3 Redacción final – Propuestas

Se podría considerar a esta como la fase o etapa final de la investigación, en ella se da cuenta de los resultados obtenidos y las aportaciones de este; asimismo de las conclusiones y de la apertura a líneas de investigación futuras.

La metodología expuesta podría resumirse en la elaboración o el desarrollo de tres fases o partes: la recopilación de información, el análisis e interpretación de ésta y la redacción final. Al respecto, cabe señalar también que el inicio de cada una de ellas no implicó la finalización de la anterior, de manera tal que el desarrollo de la investigación supuso muchas veces el desarrollo en paralelo de las etapas. A manera de síntesis de este acápite metodológico se presenta el esquema a continuación:

Ilustración 1. Esquema metodológico de la investigación



Fuente: Elaboración propia

Capítulo 2

ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO

2.1 Accesibilidad, Accesibilidad Universal y Diseño Universal

Si entendemos la accesibilidad como la “...condición de un sistema territorial que permite que lo puedan alcanzar y utilizar sus teóricos destinatarios” (Folch, 2003, pág. 274), y siendo que, los destinatarios de una ciudad podemos ser, circunstancialmente, todas las personas sin exclusión alguna, no podemos desligar de este concepto para temas urbanos su ecuménico alcance; así pues, para referirnos a esta condición inherente a cualquier sistema urbano, en la cual se integran todas las personas sin distinción alguna, utilizaremos el concepto de “accesibilidad universal”.

Una manera común y general de entender el concepto de *accesibilidad universal* está ligada a la noción de la eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social (De Asís, 2013). Desde una óptica territorial, esta noción está vinculada estrechamente a algunos sectores de la población para los cuales la propia configuración espacial de la ciudad les resulta inaccesible aun cuando no sucede lo mismo a otros pobladores (Ver tabla 1).

Sin embargo, tal razonamiento, como lo señalan Iwarsson y Stahl (2003) citados por Alonso (2017, pág. 17) llevaría implícita la idea de que existe una población normal y una población separada de lo que se considera normal (personas con algún tipo de impedimento o discapacidad). Así pues, la sola idea de eliminación de barreras induce a la creencia de que existen espacios y servicios diferentes para cada tipo de población.

Ante tal enfoque, que de manera tangencial pudiera llevarnos a una suerte de segregación hacia los grupos de población con alguna discapacidad), es que surge el concepto de “Diseño Universal”, que considera a la población como única pero diversa y que, por tal característica, el diseño y las intervenciones requieren estar en tono con tal diversidad; así pues, el Diseño Universal es “...una herramienta fundamental para conseguir la accesibilidad y para dotar a ésta de universalidad: todo para el máximo número de personas...” (Alonso, 2017, pág. 18). El desarrollo de la *Accesibilidad Universal*, por tanto, implica más que la mera eliminación de barreras por lo que debe conjugarse, como estrategia, con el *Diseño Universal*.

Ahora bien, la necesidad de mejorar la accesibilidad a todo nivel se basa según Alonso (2017) en cuatro argumentos: el primero de carácter ético-político, es necesario reducir



la segregación y la discriminación; el segundo legal-normativo, es decir, debe estar apoyado por un marco legal en materia de accesibilidad; el tercero demográfico, dirigido a la población beneficiada directamente con las mejoras de accesibilidad y; por último, el argumento económico, que está ligado a la rentabilidad social de la accesibilidad.

Si bien, cada caso a tratar que demande una mejora de accesibilidad es diferente y requerirá que los argumentos descritos se ajusten en la medida necesaria a la intervención, lo que queda claro es que el beneficio de una *accesibilidad universal*, al manejarla conjuntamente con un *diseño universal*, brindará beneficios de carácter *universal*, es decir global para todos los *destinatarios* de los que hablaba Folch o más concretamente, para todas las personas sin distinción alguna.

Tabla 1. Cuadro comparativo de los modelos de acción de supresión de barreras y accesibilidad universal (Sala Mozos & Alonso López, 2005)

	SUPRESIÓN DE BARRERAS	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
<i>Personas Beneficiarias</i>	Personas con algún tipo de discapacidad, especialmente personas con movilidad reducida	Toda la ciudadanía
<i>Objetivo</i>	Facilitar el acceso	Promover la igualdad de oportunidades de todas las personas en su acceso a los bienes, productos y servicios
<i>Ámbito de actuación principal</i>	SECTORIAL 1. Urbanismo 2. Edificación 3. Transporte 4. Comunicación	TRANSVERSAL 1. Espacios 2. Productos 3. Equipamientos 4. Servicios
<i>Estrategia</i>	Supresión de barreras físicas	Diseño para Todos y supresión de barreras, ya sean referidas a la movilidad, a los sentidos o al conocimiento
<i>Medidas de aplicación</i>	Aplicación de la normativa	1. Aplicación de la normativa 2. Medidas de gestión, control y seguimiento 3. Concienciación ciudadana 4. Formación 5. Participación ciudadana
<i>Instrumentos</i>	Planes de actuación a corto plazo	Planificación estratégica a largo plazo mediante la puesta en marcha de Políticas Integrales
<i>Agentes responsables</i>	Ejecutores de proyectos	1. Administración pública 2. Ejecutores de proyectos 3. Propietarios, comerciantes, etc. Toda la ciudadanía

Fuente: <https://www.imsero.es/InterPresent2/groups/imsero/documents/binario/guiaaccesmuni.pdf>



Como se aprecia en la tabla anterior, la accesibilidad universal, hoy en día, abarca un entendimiento mayor que la sola eliminación de barreras, siendo que, por ejemplo, para los espacios públicos implica la actuación a largo plazo y el pensar en que estos deben ser concebidos desde el *Diseño Universal*, es decir para que puedan ser utilizados por todos y cada uno de los ciudadanos, sin distinción de sus características, producto de la diversidad inherente que conllevan.

Para el desarrollo de la mejora de accesibilidad en los espacios públicos es preciso, por tanto, que existan los instrumentos legales, o lo que vendría a ser el marco normativo que faculte, guíe y fiscalice las intervenciones, y ello debe ir acompañado por supuesto de una adecuada socialización sobre los beneficios en la necesaria y obligatoria aplicación de estas. *“La publicación de leyes, normas y decretos nunca es suficiente, pues se tiende a hacer políticas nominales con fines bien intencionados pero sin el suficiente énfasis en el desarrollo de instrumentos de difusión y aplicación”* (Alonso, 2017, pág. 29).

Por lo expuesto conviene revisar lo avanzado hasta el momento respecto al marco legal y normativo aplicable para nuestro caso de estudio, para lo cual será necesario abordar el tema desde lo global a lo particular.

2.2 Normativa específica para el caso de estudio

Antes de referirnos en específico a la normativa sobre accesibilidad, tanto de orden internacional, nacional y local, es necesario hacer referencia a un plan de carácter o acción global, nos estamos refiriendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados el año 2015 por la Asamblea General de la ONU.

Se trata de diecisiete (17) Objetivos de Desarrollo Sostenible y ciento sesenta y nueve (169) metas, alojadas en la llamada Agenda 2030 que se constituye en *“...un plan maestro para conseguir un futuro sostenible para todos”* (ONU, s.f.). El cumplimiento de los ODS está dirigido a la mejora en la calidad de vida de los seres humanos principalmente, sin embargo, el beneficio en la consecución de estos es extensivo a todas las especies vivas del planeta.

De acuerdo con los alcances de la presente investigación es necesario referirnos al Objetivo 11 de los ODS: *“Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras,*



resilientes y sostenibles” (ONU, s.f.), además, de entre las diez metas de este objetivo podemos destacar las siguientes:

- *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*
- *De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países*
- *Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo*
- *De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad*

Cabe señalar que, para los países miembros de Naciones Unidas y suscriptores de la Agenda 2030, entre los que está incluido el Perú, subsiste el compromiso de alcanzar los objetivos, para ello, una de las acciones es el alineamiento de los planes e instrumentos nacionales en la misma línea estratégica de los ODS, adoptando estos y sus metas, según los alcances y competencias de los propios instrumentos de gestión de cada país. Es decir, que los instrumentos de gestión nacionales y, en este caso en particular aquellos destinados a la gestión de las zonas urbanas, deben estar en concordancia con lo estipulado por la Agenda 2030.

2.2.1 Normativa de carácter internacional

De acuerdo con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas (ONU, 2008) (CRPD, por sus siglas en inglés), al hablar sobre accesibilidad, los Estados Partes deberán adoptar las medidas que aseguren el acceso a las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con el resto de la población. Esta accesibilidad deberá estar garantizada para los entornos físicos y el transporte, donde se incluyen también la información, las comunicaciones, las tecnologías y también todos los servicios e instalaciones de uso público; lo cual abarca tanto a las zonas urbanas como a las rurales.



Entre las medidas a adoptar para lograr mejores estándares de accesibilidad, en la citada Convención queda establecido que se deberán identificar y eliminar los obstáculos y las barreras de acceso en edificios, vías públicas, transporte, instalaciones exteriores e interiores, etc.

Además de ello, los Estados Partes deberán realizar diversas acciones encaminadas a mejorar la accesibilidad en los espacios públicos, tales como el desarrollar, promulgar y supervisar la implementación y aplicación de normas y directrices para la accesibilidad en espacios y servicios de uso público.

Las medidas y acciones a implementar abarcan pues a los espacios públicos y privados de prestación pública sin ninguna distinción, para los Estados Partes, en este sentido los centros históricos no son ajenos a tal alcance y están supeditados en acoger las condicionantes de la Convención. En el caso específico del Centro Histórico del Cusco se entiende que, aún ante su calificación como patrimonio mundial con características morfológicas y físicas complejas (calles estrechas y empinadas) para la movilidad, el espacio de uso público contenido en éste debe adecuarse en la búsqueda de mejores condiciones de accesibilidad.

Adicionalmente, el Perú ha ratificado otras normas o acuerdos de carácter internacional en relación con la necesaria búsqueda de la inclusión, entre ellas destacamos dos:

- El Protocolo Adicional a la Convención Americana en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, conocido como “Protocolo de San Salvador” de 1988, el cual en su artículo 18 inciso c), señala que se debe incluir de manera prioritaria en los planes de desarrollo urbano, soluciones a los requerimientos específicos generados por las necesidades de las personas afectadas por una disminución de capacidades físicas o mentales. Ratificada por Perú el año de 1995 (Resolución Legislativa N° 26448, 1995).
- La “Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de discriminación contra las personas con discapacidad”, que fue ratificada por el Estado peruano el año 2001, en la cual se especifica que los Estados Parte están obligados a adoptar medidas legales, sociales, educativas, laborales u otras, necesarias para erradicar la discriminación de personas con discapacidad, además de propiciar su integración en la sociedad. Entre las medidas a adoptar se encuentran las ligadas a facilitar el acceso eliminando los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicación.



2.2.2 Normativa de carácter nacional

Por su parte, el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) del Estado peruano, el año 2014, a través del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) elabora la “Guía gráfica de la Norma Técnica A.120” (MIMP, 2014), cuyo objetivo sería el de establecer:

“...las condiciones y especificaciones técnicas de diseño para la elaboración de proyectos y ejecución de obras de edificación, y para la adecuación de las existentes donde sea posible, con el fin de hacerlas accesibles a las personas con discapacidad y/o adultas mayores”. (MIMP, 2014, pág. 6)

Esta norma establece que lo contenido en la misma será de aplicación obligatoria, para su implementación en todas las edificaciones públicas, sean estas de propiedad pública o privada. Garantizando la creación de ambientes y rutas accesibles, para permitir el acceso y circulación de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con el resto de las personas. Tanto la guía como la norma dictan medidas en aspectos como:

- Ambientes y rutas
- Superficies de suelo y rutas
- Ingresos y circulaciones
- Dimensiones de los espacios accesibles
- Rampas
- Parapetos, barandas de seguridad y pasamanos en rampas y escaleras
- Teléfonos públicos
- Estacionamientos
- Señales de acceso y avisos

Esta guía se constituye en un instrumento gráfico interesante sobre la normativa actual en el Perú que busca mejorar las condiciones de accesibilidad. Sin embargo, su alcance es limitado, tal y como especifica la propia norma citada en su Artículo 2° y a la que hace referencia la guía, *“será de aplicación obligatoria para todas las edificaciones donde se presten servicios de atención al público, de propiedad pública o privada y para las áreas de uso común de conjuntos residenciales y quintas, así también para vestíbulos de ingreso de edificios multifamiliares con ascensor”* (MIMP, 2014, pág. 6).

Así pues, aunque la Guía que hace referencia a la norma citada, presenta interesantes condicionantes para el diseño de ingreso a edificios, rampas, estacionamientos, señalización y teléfonos públicos, además de brindar características antropométricas de diversas personas con discapacidad (en sillas de ruedas, andadores, muletas y

bastones), no especifica su alcance al diseño del espacio público apartado de los edificios de servicio público, es decir, de vías, parques, plazas; por lo cual, el tratamiento o diseño para la accesibilidad en estos espacios debe manejarse, en la práctica, haciendo extensiva la presente norma al carecer de una más específica.

De igual modo, a partir del gobierno nacional, se elaboró el *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023 (PNA)* que, sobre la base de la Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley 29973), se constituye en un instrumento técnico y normativo que busca orientar acciones en los tres niveles de gobierno (central, regional y municipal) bajo la premisa de que *“La accesibilidad facilita el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad y así el de todas las personas”* (MVCS, 2018, pág. 10).

El mencionado PNA, se constituye en un instrumento de carácter estratégico, cuyo objetivo general, según da cuenta el propio documento sería el de:

“Establecer mecanismos que orienten la planificación transversal para mejorar las condiciones de accesibilidad en el entorno urbano, las edificaciones, el transporte y las comunicaciones, en beneficio de las personas con discapacidad y otras personas que por sus condiciones de movilidad reducida puedan favorecerse de los alcances del presente instrumento, de manera articulada en los tres niveles de gobierno” (MVCS, 2018, pág. 69).

Como vemos, por su naturaleza, el PNA es un plan marco para la elaboración de instrumentos de planificación en pro de la mejora de la accesibilidad en los gobiernos regionales y municipales, y por ello adquiere un carácter holístico que pretende que esta mejoría abarque por una parte la supresión de barreras y por otra la consecución de la accesibilidad universal y ello, no solamente a nivel físico del entorno urbano, sino también a nivel del transporte, los medios de comunicación, el acceso a los bienes y servicios, entre otros.

Dado su carácter estratégico, las propuestas del Plan Nacional de Accesibilidad se articulan bajo tres ejes, cada uno de ellos con sus respectivos objetivos estratégicos y específicos, acciones e indicadores, algunos de los cuales es importante resaltar y transcribimos a continuación:

Tabla 2. Ejes y objetivos estratégicos del Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023

EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO
1 Institucionalidad para la Accesibilidad	OE 1. 1 Promover un sistema normativo articulado para la accesibilidad desde la gestión pública y su aplicación en todos los sectores y niveles de gobierno.
2 Gestión y Acondicionamiento para la Accesibilidad	OE 2.1 Impulsar una gestión Pública para la accesibilidad orientada a resultados.
	OE 2.2 Promover acciones para implementar la accesibilidad universal en los Planes de Desarrollo Urbano.
3 Gestión del Conocimiento para la Accesibilidad	OE 3.1 Promover la generación de conocimiento y buenas prácticas en materia de accesibilidad
	OE 3.2 Implementar estrategias de comunicación para el reconocimiento del derecho a la accesibilidad.

Nota: Adaptada de "Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023", 2018, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Vemos que la propuesta del PNA, pasa primeramente por implementar un sistema coordinado y articulado de normativas que partan desde la gestión pública para su aplicabilidad en todos los sectores gubernamentales; para luego trabajar también en el fortalecimiento de la actividad de la gestión pública en el tema de la accesibilidad y además, la incorporación de la accesibilidad en los instrumentos de gestión y proyectos de inversión tales como los planes de desarrollo urbano para, por último promover la investigación, las buenas prácticas y la socialización del tema de accesibilidad.

En cuanto a las actividades estratégicas el plan plantea hasta treinta y siete de éstas, las cuales se articulan a los objetivos y también a una serie de indicadores que servirían para hacer el monitoreo y seguimiento del plan, asimismo, estas acciones e indicadores deberían cumplirse bajo metas establecidas anualmente, que van desde el año 2018 al 2023, que es el horizonte del plan. Lamentablemente, al revisar la propia información contenida en el portal web del "Observatorio del Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023"¹, se observa que solamente se ha realizado una de las treinta y siete acciones propuestas, que es la que compete a la propia difusión del PNA.

Asimismo, hasta el momento tampoco se ha conformado la "Comisión Multisectorial Temporal del PNA", que había sido planteada dentro del propio plan como una instancia técnica que actúe como mecanismo para su gestión. Por todo ello, podemos afirmar que luego de tres años de su aprobación, este importante instrumento estratégico no ha llegado a ser implementado.

¹ Disponible en <http://observatorioaccesibilidad.vivienda.gob.pe/>



2.2.3 Normativa de carácter local

Si bien a priori, la ausencia de una normativa que abarque el espacio público en la amplitud de su concepción se ve como una carencia notable a nivel normativo, ello faculta también al diseñador e interventor en el espacio público, de manera tácita, a la adopción de normativa y ejemplos foráneos cuya práctica haya resultado favorable. Del mismo modo, permite a la propia autoridad local, la creación de reglamentación propia o específica en los propios instrumentos técnico-normativos de planificación urbana, tal es el caso de los *Planes Maestros del Centro Histórico de Cusco* desarrollados y sus respectivos reglamentos.

La propuesta del *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco del año 2005*, contempla dentro de su plan de acción un eje temático denominado: “Movilidad y Accesibilidad” (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005, pág. 116), cuyo objetivo general sería: “*Contar con una buena accesibilidad mediante sistemas de movilidad adecuados, eficientes, no contaminantes y articulados a la metrópoli*”. Planteando, además, políticas de desconcentración de actividades del Centro Histórico; una organización del sistema de movilidad y accesibilidad (uso preferente del espacio público por el peatón y las personas con discapacidad); regulación mayor del transporte público, turístico; mejorar la articulación con la red urbana de la ciudad entre otras.

Para lograr los objetivos planteados en este eje, el Plan Maestro propone la ejecución e implementación de cuatro programas:

- Programa: Movilidad y Accesibilidad
- Programa: Cusco peatonal
- Programa: Transporte alternativo no contaminante
- Programa: Educación vial

Lamentablemente, como da cuenta el actual y vigente *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco* (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018), la municipalidad no logró la implementación de políticas de desconcentración de actividades y, aunque se lograron establecer algunas acciones como: establecimiento de paraderos autorizados; renovación de unidades de transporte masivo; habilitación de algunas vías para uso preferente de peatones; mejoramiento de señalización de tránsito, señalética urbana y realización de campañas de educación y sensibilización a peatones y conductores; se puede afirmar que estas fueron acciones aisladas que no se implementaron a través de un único *Plan de Movilidad* por ejemplo. Asimismo, se advierte que no se logró la implementación de medios de transporte no contaminantes. Por ello es posible afirmar



que en la práctica el *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco* del año 2005 se implementó de manera parcial.

Por otra parte, el documento del actual *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco* (2018), dentro del objetivo por resultados número dos: “*Mejorar los servicios sociales para la población*”, espera obtener como resultado una “*Movilidad urbana ordenada, fluida, segura y limpia*”. Como estrategia para lograrlo, el citado Plan nos dice:

“Estrategia: *Articular planes, programas y proyectos orientados a mejorar la movilidad de los peatones en relación al transporte motorizado, contando con la señalética que facilite el flujo de peatones y personas con movilidad reducida, además de contar con un plan integral de movilidad y espacios públicos para el Centro Histórico del Cusco*”.
(Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 79)

Asimismo, como parte de su cartera de programas y proyectos, el Plan establece el “*Programa 02: Infraestructura, Servicios y Habitabilidad*”, dentro del cual, uno de los proyectos es la elaboración del “*Plan de movilidad y espacios públicos del Centro Histórico de Cusco*”; cuyo horizonte de planeamiento se planteó en el corto plazo (1 a 3 años) y mediano plazo (3 a 6 años); al respecto se llegó a elaborar un Plan de Movilidad para toda la ciudad, no solamente para el centro histórico, pero que, lamentablemente no fue aprobado por la comuna provincial y por lo tanto no se llegó a implementar.

Como señalamos anteriormente, al carecer de normativa específica sobre el tratamiento físico del espacio público para mejorar la accesibilidad de personas con discapacidad y adultos mayores en áreas urbanas patrimoniales, las intervenciones quedan supeditadas a lo que puedan reglamentar los planes específicos para estos lugares y el criterio de los ejecutores de tales intervenciones. Al respecto, el actual y vigente *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco 2018-2028*, cuenta con un *Reglamento*, como instrumento netamente normativo, algunas de las consideraciones importantes que podemos advertir en este documento respecto al tema estudiado estarían relacionadas con la intervención en los espacios públicos y respecto al tema de vialidad, tránsito y transporte:

“Artículo 129.- Intervenciones en espacios públicos

(...) *Las características de los servicios y equipamiento serán determinados por la MPC, a través de su instancia correspondiente*”. (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 90)

“Artículo 132.- Requisitos de expediente de intervención

Todo proyecto de intervención para remodelación, mejoramiento o acondicionamiento de los espacios públicos del CHC, debe incorporar en su expediente técnico, de acuerdo a la normatividad vigente, lo siguiente:



(...) 4. *Estudio funcional, con incidencia en la eliminación de barreras arquitectónicas y urbanísticas que limitan la accesibilidad, otorgando privilegio al uso peatonal sobre el vehicular*". (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 91)

En este sentido queda claramente explicitado que es la autoridad municipal la responsable y autorizada de las intervenciones en el Centro Histórico o, en todo caso, la facultada de brindar las autorizaciones de intervención correspondientes, a nivel incluso del mobiliario urbano, es decir, sobre todos los componentes de los espacios públicos. Asimismo, se conmina al desarrollo de soluciones que faciliten la accesibilidad y una movilidad que privilegia al peatón.

"Artículo 137.- Pisos y desniveles

(...) *Para permitir la accesibilidad universal, se deben incorporar rampas, señales electrónicas, encaminamientos, texturas, pasos peatonales a nivel y otros elementos que identifiquen el valor patrimonial del espacio público*". (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 93)

Es interesante notar que en el *Reglamento* se habla de *accesibilidad universal*, cuyo alcance debe entenderse como la búsqueda de condiciones favorables para la movilidad de las personas en general lo que recae necesariamente en "...la exigencia de *eliminación de barreras y obstáculos*" (De Asís, 2013, pág. 1), una situación que, como bien lo señala el citado autor, ha sido de interés en toda la historia de la discapacidad.

"Artículo 141.- Infraestructura de telecomunicaciones en espacios públicos

141.3 *Los teléfonos públicos deben ser discretos, de acuerdo a las características de cada espacio y su colocación debe tener autorización previa*". (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 95)

"Artículo 144.- Diseño de mobiliario urbano

El mobiliario urbano responderá a los requerimientos necesarios y características del espacio público, por lo que deberá hacerse un estudio de los elementos tradicionales cuando los hubiere (bancas, postes, farolas, señalización, papeleras, etc.), para plantear nuevos diseños con los mismos conceptos". (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 96)

"Artículo 148.- Colocación de elementos separadores

Para establecer la diferencia entre la vía peatonal y la vía vehicular, se podrán usar elementos protectores o separadores, los cuales deben seguir un proceso de diseño similar al resto del mobiliario urbano". (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, pág. 97)

Para la instalación de mobiliario urbano, el *Reglamento* como vemos, no dice mucho, básicamente hay una preocupación por proteger las características del entorno, que obviamente son importantes en un contexto patrimonial, pero poco dice sobre la



necesidad de adaptar el mobiliario a una necesidad práctica de mejora de la accesibilidad, por ejemplo, de incluir cabinas telefónicas con diseño apto para la utilización de personas con discapacidad, algo que si está señalado en la Norma A.120 que fuera descrita anteriormente.

El *Reglamento* dedica un Título completo a la “*Vialidad, Tránsito y Transporte*” del Centro Histórico (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018, págs. 99-109), en dónde, una buena parte de este se encuentra dedicado a la tipificación de vías, distinguiendo cuatro tipos para las vías públicas:

- Vías exclusivamente peatonales
- Vías preferentemente peatonales, con restricción vehicular
- Vías con tolerancia vehicular
- Vías de uso mixto

Para el caso del segundo y tercer tipo de vía, el Reglamento especifica que se deberá en el diseño evitar la diferencia de niveles entre la calzada y la acera, de manera tal que ambos se integren; para el cuarto tipo, la preferencia la tendrá el transporte público y la calzada y acera deberán tener tratamiento diferenciado.

En conclusión, podríamos afirmar que el *Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco 2018-2028*, muestra claras intenciones en pro de la mejora de la accesibilidad urbana, reflejada en la parte estratégica del mismo y, con la manifestación de algunas normas que van en el mismo camino, sin embargo, no especifica medidas concretas respecto a la incorporación por ejemplo del Diseño Universal para el equipamiento o mobiliario. Vemos por tanto que, al menos en cuanto a intervención sobre el espacio público, se trata de normativa bastante general sobre lo que es permisible o no de ser implementado lo cual, de alguna manera faculta la incorporación de elementos funcionales contemporáneos, como rampas y escaleras mecánicas o ascensores.

2.3 Experiencias referentes de mejora de la accesibilidad

Como pudimos observar la normativa a diversa escala, conmina en el establecimiento de acciones para la mejora de la accesibilidad a todo nivel ya que es considerada como prioritaria para la erradicación de la exclusión como un derecho para el ser humano; al respecto existen numerosas experiencias de intervención sobre el espacio público que se han dado a dicha tarea, sin embargo, son menos las que además se han implementado en ambientes urbanos patrimoniales como el del caso de estudio, que se constituyen en verdaderos retos de diseño por las intrínsecas condiciones físicas,

sociales y culturales que atañen a estos espacios; a continuación hacemos una revisión de intervenciones en ambientes urbanos con características físicas similares al barrio de San Blas y que han conseguido buenos resultados.

2.3.1 Vigo Vertical, EDUSI

Un proyecto de carácter holístico en el que se circunscriben diversas acciones es la denominada “*Vigo Vertical: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrada*” (Concello de Vigo, 2016), que bajo cuatro objetivos temáticos busca el desarrollo de la ciudad con acciones específicas. Como dato importante es necesario señalar que esta ciudad española cuenta con una orografía particular que se ha desarrollado en torno a la ladera del monte O Castro, lo que ha condicionado su morfología urbana, siendo la movilidad urbana uno de los principales problemas que presenta la ciudad:

“La movilidad urbana se destaca en Vigo como la principal problemática a atajar en los próximos años. La orografía accidentada del municipio, la tendencia al envejecimiento de la pirámide poblacional, y el índice de personas con algún tipo de discapacidad, ponen de relieve la gran importancia que tiene para este Ayuntamiento afrontar este problema”.
(Concello de Vigo, 2016, pág. 17)

La estrategia presenta hasta veintiuna líneas de actuación, de entre las que destacamos aquellas que se orienta a la mejora de la accesibilidad, así tenemos:

Tabla 3. Líneas de acción de “*Vigo Vertical: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrada*”

Líneas de actuación	Objetivo	Acciones previstas	Beneficiarios
<i>Incorporación de elementos de transporte mecánico multimodal favorecedores de la movilidad urbana</i>	<i>Mejora de la movilidad urbana, principalmente de las personas de la tercera edad o con algún tipo de discapacidad, favoreciendo la intermodalidad de esta, con el desarrollo de actuaciones que incidan principalmente en minimizar la orografía accidentada del municipio</i>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ejecución de <u>rampas mecánicas</u> para salvar pendientes medias y facilitar la movilidad minimizando el impacto visual de la actuación. ○ Ejecución de <u>escaleras mecánicas</u> para salvar grandes pendientes o tramos existentes de escaleras aumentando la intensidad de tráfico peatonal en el entorno. ○ Ejecución de <u>elevadores inclinados</u> para comunicar entornos actualmente sin comunicación directa y con minimización del impacto visual. ○ Ejecución de <u>elevadores verticales</u> para comunicar entornos actualmente sin comunicación. 	Personas de edad avanzada, con discapacidad o movilidad reducida
<i>Reordenación y regulación de viario urbano con potenciación del transporte público, peatonal y bicicletas</i>	Revitalizar la habitabilidad y la movilidad sostenible en el área de intervención lo cual permitirá reducir los índices de contaminación ambiental y acústica. También se aumentarán los usuarios peatonales en el entorno que favorecerá la revitalización de entornos y el aumento de los usos peatonales.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mejora de la ordenación urbana existente priorizando <u>transportes sostenibles y públicos</u>. ○ <u>Mejora de la regulación de los viales existentes</u> (reducción de velocidad en viales, regulación semafórica prioridad autobuses y onda verde...) ○ <u>Incorporación de dispositivos de seguridad</u>, balizamiento que inviten al uso peatonal y ciclista de las infraestructuras. ○ <u>Ampliación ámbitos de circulación peatonal</u> con la consiguiente reducción de ámbitos de circulación motorizada generadora de ruido y contaminación. 	Usuarios habituales del entorno, personas de edad avanzada, con discapacidad o movilidad reducida.

Fuente: https://hoxe.vigo.org/pdf/FEDER/edusi_vv.pdf



Adicionalmente a las líneas de acción expuestas, también se pueden destacar la Potenciación de infraestructura de transporte sostenible y accesible con la creación e implementación por ejemplo de carriles para bicicletas; así como también la Implantación de dispositivos tecnológicos de intercambio de flujos de energía e información del transporte y servicios públicos, como por ejemplo dispositivos para la recarga de vehículos eléctricos o incorporación de sensores en intersecciones semaforizadas o indicaciones acústicas para personas invidentes.

En el documento de estrategia se observa asimismo que se han analizado diversos documentos de planificación de la ciudad (planes estratégicos y sectoriales), entre los que destaca el Plan denominado “*Vigo Vertical. Accesibilidad Transversal y Conectividad Peatonal*”, cuyo principal objetivo sería la propuesta de:

“...una estructura de acceso que permita mejorar la movilidad transversal al litoral, condicionada por la localización y potencia de las pendientes del monte del Castro. Dichos condicionantes exigen considerar en principio soluciones mecánicas de acceso, que permitan una mayor factibilidad de la accesibilidad peatonal en dichos corredores”.
(Concello de Vigo, 2016, pág. 38)

El señalado Plan, cuya vigencia abarcó hasta el año 2019, lleva hasta el momento siete obras finalizadas, cuatro de las cuales, se describen a continuación (Pérez-Bouzada, 2020):

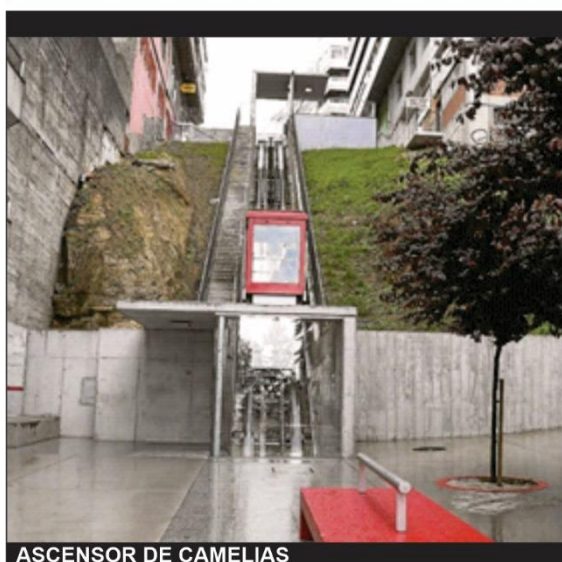
Ascensor del parque Camilo José Cela. Es una obra actual que consta de un ascensor en una torre de 25 metros y una pasarela de 40 metros de longitud, sirve para unir dos calles salvando una altura de 25 metros y fue inaugurado el pasado 30 de junio, en el lapso de dos meses realizó 18,000 viajes, es decir 321 viajes por día.

Escaleras mecánicas de la Puerta del Sol. Finalizada en marzo de 2018. La obra consta de escaleras mecánicas colocadas en cuatro tramos, durante su ejecución se descubrieron restos arqueológicos que fueron preservados y están ahora exhibidos tras un cristal in situ.

Ascensor de Cameliás. Inaugurado en octubre de 2005 con una para hasta 25 personas, salvando un desnivel de 20 metros y cuya elevación diagonal recorre una distancia de 32 metros. Antes de la pandemia el ascensor movía un promedio de 2,600 personas al día.

Rampas de la Gran Vía. Esta es la obra más actual de Vigo Vertical, el primer tramo fue inaugurada el pasado 3 de diciembre, se trata de rampas mecánicas cubiertas para superar una cuesta DE más de 10% de pendiente, la obra inaugurada hasta el momento supone unos 5,000 metros cuadrados de aglomerado, 3,000 de superficie de aceras y 850 de áreas verdes; además se instaló pavimento que absorbe el CO2 (Davila, 2020).

Ilustración 2. Algunas intervenciones del proyecto *Vigo Vertical*



Fuentes:

<https://vigohoy.es/el-ascensor-del-parque-camilo-jose-cela-suma-18-000-viajes/>
<https://www.elespanol.com/treintayseis/articulos/actualidad/un-repaso-por-vigo-vertical-las-cuestas-y-escaleras-que-no-volveras-a-subir>
<https://www.atlantico.net/articulo/vigo/ascensor-camelias-mueve-2600-personas-dia/20181006233930671654.html>
<https://www.farodevigo.es/fotos/gran-vigo/2020/12/03/estreno-rampas-gran-via-fotos-25908015.html#foto=6>

2.3.2 Centro Histórico Vitoria-Gasteiz, España

Otra intervención que cuenta con el reconocimiento social y académico es la *Mejora de la accesibilidad del centro histórico de Vitoria-Gasteiz* en España. Estamos nuevamente ante una obra que busca mejorar la movilidad en un centro histórico marcado por la pendiente de sus calles, y fue producto de un concurso por procedimiento negociado, en el que resultó adjudicada la propuesta de los arquitectos Jesús Leache Resano y Fernando Tabuenca Gonzáles.

El proyecto, tiene superlativa importancia también por haber logrado una solución armónica con el entorno arquitectónico patrimonial en el que se ejecutó, al respecto,

como dijimos ha sido premiado en varias oportunidades, por ejemplo, el Premio COAVN 2016 en la modalidad de urbanismo, por su solución respetuosa del entorno patrimonial y aspectos constructivos de su ejecución; asimismo, recibió el primer premio del concurso de ideas: “Architettura Orizzontale 2013-2015” de la Universidad de Ferrara en Italia, destacando por ser una “intervención consciente y atenta a la sensibilidad del contexto arquitectónico” (Escoms, 2016).

“Esta intervención en el centro histórico de Vitoria-Gasteiz da solución con una visión sintética a los problemas de la marcada topografía de la estructura medieval de la ciudad (...) De manera eficaz, discreta y sensible se realiza el ábside del Seminario, se atiende a los recorridos peatonales y se mejora la accesibilidad por medio de rampas mecánicas y ascensor, todo ello como resultado de una voluntad de integración silenciosa y duradera en el tiempo como corresponde a la dimensión temporal de la escala urbana.”
(Mejora de la accesibilidad al Centro Histórico de Vitoria-Gasteiz, 2015)

Ilustración 3. Incorporación de caja de ascensores traslúcida en Vitoria-Gasteiz



Fuente: <https://arquitecturavempresa.es/noticia/accesibilidad-centro-historico->

Ilustración 4. Incorporación de rampas disminuyendo el ancho de escaleras originales en Vitoria-Gasteiz



Fuente: <https://arquitecturavempresa.es/noticia/accesibilidad-centro-historico->



El haber dado el proyecto respuesta a problemas de accesibilidad en un entorno urbano medieval de calles estrechas, sinuosas y en pendiente, lleva a pensar en la real posibilidad de implementar soluciones contemporáneas como ésta en espacios públicos con características físicas similares como el caso del barrio de San Blas, cuyos espacios públicos y morfología urbana responden a las características topográficas del territorio.

Podemos afirmar que una intervención de mejora de accesibilidad desarrollada en un área de connotación patrimonial como un centro histórico, acarrea consigo la responsabilidad primeramente de protección y conservación de las preexistencias y, de integración y respeto del entorno y contexto, lo cual es un reto constructivo y de diseño que sin embargo es posible de ser salvado aún con la necesaria incorporación de tecnología y materiales contemporáneos.

Lo expuesto muestra la posibilidad exitosa de encontrar soluciones contemporáneas y a la vez respetuosas con el entorno y las preexistencias; para ello se debe partir necesariamente del convencimiento y compromiso de las autoridades locales, en comprender que para conseguir resultados óptimos en áreas urbanas como el barrio de San Blas, los proyectos se deben manejar de manera integral, entendiendo que resultan siendo actuaciones complejas y de largo aliento, cuyos beneficios pudieran no verse en el plazo inmediato.

Por otra parte, para garantizar la permanencia de las intervenciones en el tiempo, no es posible pensar solamente en los costos de ejecución, sino también en los de mantenimiento que, para el caso de intervenciones con soluciones mecánicas supondrán presupuestos mayores a los requeridos para soluciones tradicionales. Esta es una condicionante que también debe ser analizada y asumida por las autoridades locales en pro de la sostenibilidad de las intervenciones.

Una de las cosas más destacables de los proyectos en el caso de Vigo Vertical, es que éstos se han desarrollado como parte de un plan integral que cubre la necesidad de mejora de accesibilidad de un gran sector urbano, no se trata pues de proyectos aislados; asimismo, se destaca que, si bien, cada una de las intervenciones priorizan el acceso para las personas con movilidad reducida, son de beneficio también universal ya que facilitan la accesibilidad de todos los vecinos y visitantes. Otra de las ventajas del manejo holístico es la posibilidad de socializar el plan de manera integral con toda la comunidad.

Sin embargo, para un medio local como el Cusco, la experiencia nos señala el presumible riesgo de que, al implementar un plan de mediano plazo, que abarque más de un período de gobierno local, éste quede trunco por diferencias de carácter político;



para ello se hace necesaria una fuerte labor de apropiación social del proyecto, a fin de que sea la población la que demande su ejecución completa.

Pese a todas las limitantes y dificultades que pudieran presentarse, los ejemplos descritos son una muestra de que es posible conjugar perfectamente patrimonio cultural con accesibilidad a través de soluciones actuales ya que, consideramos que el derecho a la accesibilidad universal siempre será superlativo al de la conservación del patrimonio.

Capítulo 3

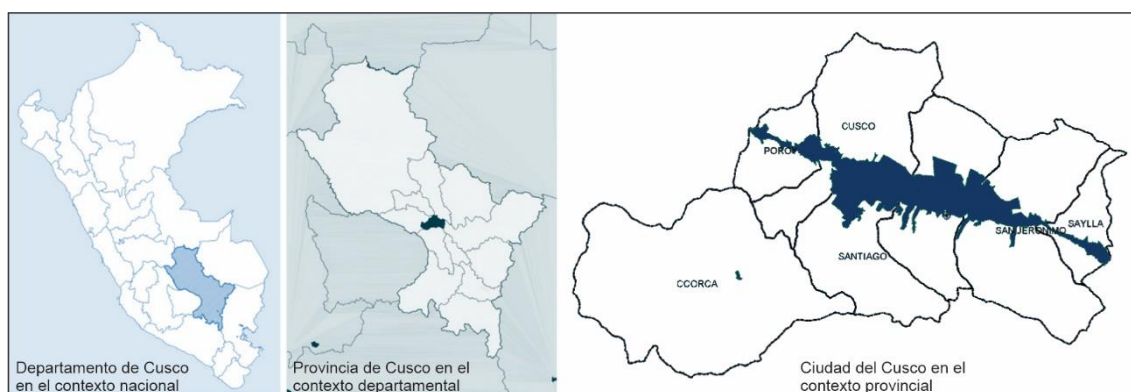
DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL BARRIO DE SAN BLAS COMO CASO DE ESTUDIO

3.1 Aspectos generales de la ciudad y el barrio

La ciudad del Cusco es considerada como una ciudad con doble fundación, ello porque históricamente tuvo una fundación inca sobre el valle interandino del río Huatanay, una ubicación que seguramente fue escogida de acuerdo a criterios estratégicos, tanto de orden económico, social, de seguridad, etc.; pero al margen de tales consideraciones, podemos suponer que los incas encontraron en este valle una ubicación privilegiada ya que el Cusco o “Qosqo”, por su nombre quechua, fue la capital del imperio incaico. Aun cuando sabemos de la existencia de asentamientos preincas a lo largo de este valle, la importancia conferida a la ciudad de fundación inca es superlativa.

Como segunda fundación podemos considerar a la ocurrida el año de 1534 como resultado del proceso de conquista hispano que años más tarde daría lugar a la época del virreinato. Como un resultado de este proceso nos queda la actual imagen de gran parte de su centro histórico, el mismo que es considerado desde el año 1983 como Patrimonio Cultural de la Humanidad; en este sentido el Barrio Histórico de San Blas es una de aquellas partes de la ciudad que conserva características de la yuxtaposición de elementos urbanos de época diversa.

Ilustración 5. Ubicación de la ciudad del Cusco en el contexto nacional, departamental y provincial



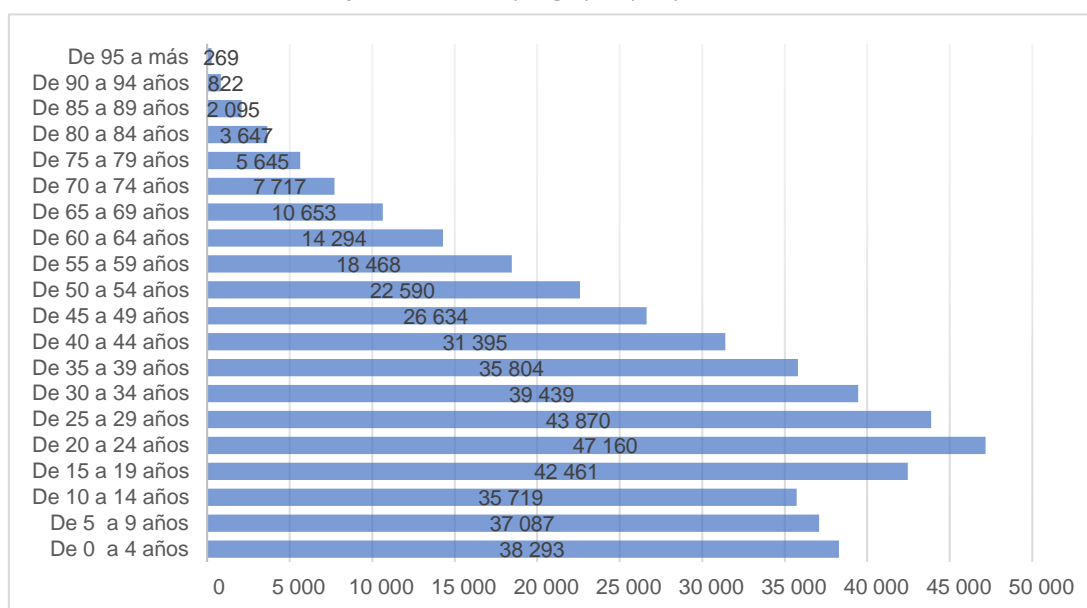
Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023 y Plan Urbano del Distrito de Cusco 2016-2021

La ciudad del Cusco se ubica en un valle interandino a una altitud que en algunas zonas alcanza los 3,700 msnm aproximadamente; asimismo, se encuentra en la parte central del departamento y la provincia del Cusco; tiene una superficie de ocupación urbana de 4,185 ha (Municipalidad Provincial del Cusco, 2013).

Por otra parte, viendo las características demográficas, según información de los últimos Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 (INEI, s.f.), la provincia del Cusco tiene una población de 464,060 personas, adicionalmente según cifras de la misma institución nacional y también del año de 2017, la propia ciudad del Cusco, que se ubica en su integridad dentro de la provincia, alberga una población de 428,450 (INEI, 2018, pág. 27). Es decir, que aproximadamente la población alojada en la ciudad representa un 93% de la población total de la provincia; este último dato es importante puesto que la información estadística presentada a continuación se basa en información obtenida del total provincial al carecer de data específica relacionada a la ciudad, sin embargo, el gran porcentaje mostrado de población que vive en ésta, nos consiente a considerar que los datos porcentuales provinciales son muy cercanos a los de la propia ciudad.

Como quiera que la presente investigación aborda el tema de la accesibilidad, es necesario conocer cómo se encuentra distribuida la población considerando las condiciones que podrían colocarlas en una situación de vulnerabilidad o de limitante respecto a sus condiciones de movilidad. Así, atendiendo a las cifras de población por grupos de edad quinquenales (Ver Gráfico 1), observamos que la población de Cusco es mayoritariamente joven destacando los grupos entre los quince y treinta y cuatro años. Esta información por edades nos permite también observar los números y porcentaje de la población susceptible de ser vulnerable, justamente por ubicarse en los extremos superior e inferior de la pirámide trazada en el gráfico, entendiendo esta vulnerabilidad como una condición de ser más propensa a requerir asistencia o depender físicamente de otras personas para su óptimo desenvolvimiento.

Gráfico 1. Población por grupos quinquenales de edad



Elaboración propia

Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 (INEI, s.f.)

Los grupos de población comprendidos entre los cero a los nueve años, que podríamos ubicar entre la infancia y la niñez, representan el 16.24% del total de la población (75,379 personas) y, las personas mayores a sesenta y cinco años representarían el 6.65% (30,848 personas). Así, podríamos considerar que, desde el punto de vista de la propensión a dependencia por edad, un 22.89% de la población de la provincia recaería en esta condición.

Por otra parte, vemos los casos de personas con algún tipo de discapacidad que asciende a 39,393 personas, mientras que aquellas personas que tienen más de una discapacidad llegan a ser 8,378. Como vemos, estas cifras nos indican que más del 10% de la población de la provincia del Cusco está en condiciones desfavorables en cuanto a capacidades mentales, sociales y físicas.

Tabla 4. Casos de personas con discapacidad en la provincia del Cusco

Población con alguna discapacidad	Casos	Porcentaje
Sólo para ver	23,847	5.14%
Sólo para oír	4,035	0.87%
Sólo para hablar o comunicarse	1,343	0.29%
Sólo para moverse o caminar	6,585	1.42%
Sólo para entender o aprender	1,842	0.40%
Sólo para relacionarse con los demás	1,741	0.38%
Con más de una discapacidad	8,378	1.81%
No tiene discapacidad	416,289	89.71%
Total	464,060	100.00%

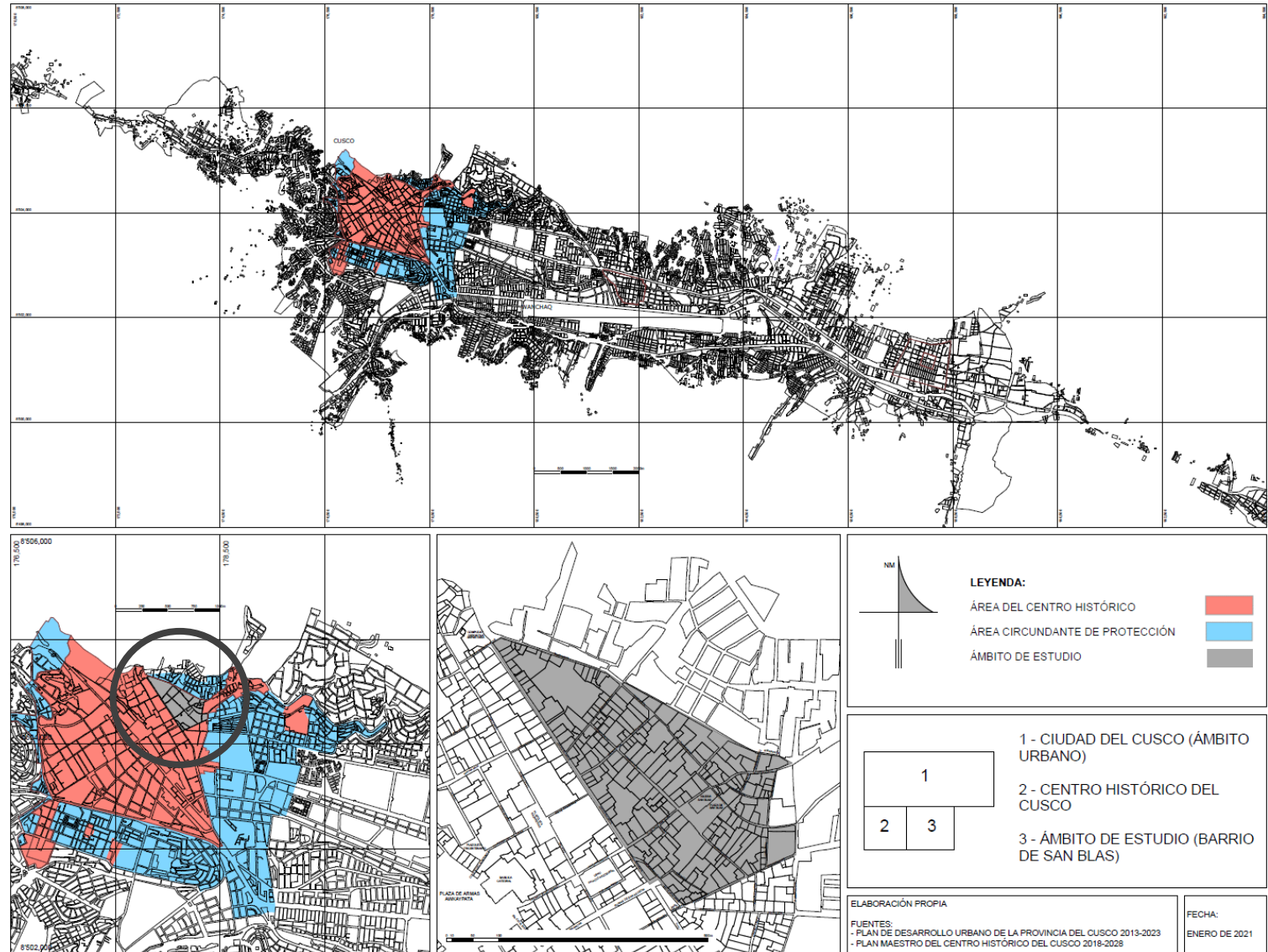
Elaboración propia

Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 (INEI, s.f.)

Los datos obtenidos nos llevan a considerar, por ende, que existe una significativa parte de la población con posibles limitaciones propias para su desenvolvimiento en actividades cotidianas como el tránsito por la ciudad y es, sobre todo, por aquellas personas que se hace imperativo mejorar las condiciones de accesibilidad a todo nivel, tanto comunicacional, cultural, social, urbano, etc.



Mapa 1. Ubicación del ámbito de intervención en el contexto de la ciudad y el Centro Histórico de Cusco



Elaboración propia

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023 y Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028



3.1.1 **San Blas, un barrio patrimonial y turístico por excelencia**

La imagen actual del barrio de San Blas es producto de las sucesivas ocupaciones, albergando características peculiares y siendo el lugar de desarrollo de diversas actividades en diferentes momentos históricos. Durante la época de gobierno del inca Pachacutec, conocido por ser el primer planificador de la ciudad de Cusco (Valencia B., 2007), esta zona fue destinada como reserva agrícola, construyendo canales de regadío que unían los andenes destinados a esta actividad. En la época virreinal San Blas se convirtió en una de las tantas “parroquias” de la ciudad².

Alrededor del año 1700 (Ídem), San Blas, que había permanecido como un barrio de la periferia de la ciudad fue anexado al menos funcionalmente a ésta, con la construcción de puentes sobre el canalizado río Choquechaqqa, con lo cual se convirtió en lugar de retiro para las familias acomodadas. Es así como la parroquia que primigeniamente albergaba a solamente población nativa se convirtió con el paso del tiempo en lugar de asentamiento de población española.

Ya en plena época republicana se encuentran referencias respecto a la situación y funciones del barrio de San Blas dentro de la configuración de la propia ciudad. Según nos refiere Marisol de la Cadena (2004), a inicios del siglo XX, el centro de la ciudad del Cusco era la Plaza de Armas, luego estaban los “barrios” como San Blas, San Cristóbal y Santa Ana, que “...fueron identificados como los barrios de residencia de los artesanos, una categoría ocupacional muy amplia y ambigua que incluía a sastres, costureras, zapateros, pasteleros, peluqueros, peleteros y carpinteros, entre otros.” (De la Cadena, 2004, pág. 52).

De los barrios tradicionales de Cusco, San Blas aún conserva esa particular denominación como “barrio de los artesanos o de los artistas”. Esta denominación actual del barrio sería para Jauler el resultado de dos posibles discursos. (Jauler, 2015). El primero destaca la tradición artesanal desde tiempos del incanato y, el segundo es referido a que es lugar de residencia de tres conocidas familias de “artistas consagrados”. Para los residentes, el origen de la tradición de San Blas como barrio de artesanos es gracias a la promoción privada y estatal de la feria del “Santurantikuy” (compra de santos), que cada 24 de diciembre se lleva a cabo en la Plaza de Armas de Cusco y que, a principios del siglo pasado popularizó el trabajo de tres familias de

² “Las parroquias se habían formado tomando como origen las encomiendas que fueron pasando de los encomenderos a jurisdicción de la jerarquía eclesiástica. En el caso del Cuzco las delimitaciones fueron hechas por el Virrey Toledo...” (Valencia B., 2007, pág. 86)

artesanos residentes de San Blas (Mendivil, Olave y Mérida), lo cual sirvió para consolidar la fama del barrio.

El Barrio de San Blas es contenedor privilegiado de gran cantidad de patrimonio monumental, atendiendo a las cifras del documento del *Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028* (2018) dentro de sus límites se encuentran siete inmuebles declarados Patrimonio Cultural de la Nación, entre los que destaca el templo católico virreinal, edificado presumiblemente sobre las estructuras de un templo inca y en cuyo interior se encuentra un púlpito tallado en madera que es una de las piezas de mayor consideración patrimonial y de arte representativo de la época virreinal del país.

Ser depositario de casi el 10% del total de inmuebles declarados en el Centro Histórico de Cusco denota la importancia histórica del barrio; ello sin contar las edificaciones de valor contextual o que conservan elementos individuales de valor patrimonial, cuya presencia no hace más que aumentar la valoración histórica del barrio y por ende la necesidad de su conservación y protección (Ver tabla 5).

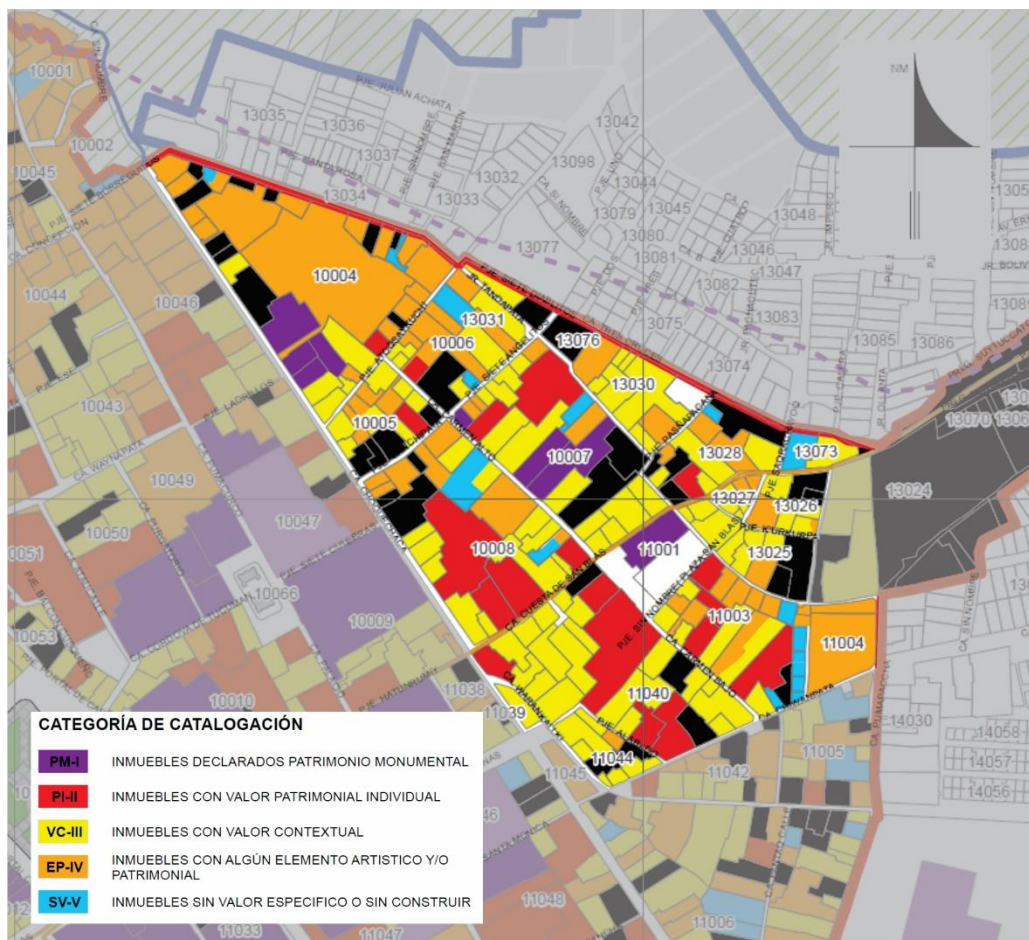
Tabla 5. Inmuebles Declarados Patrimonio Cultural de la Nación

Área de Estructuración	Sectores del CHC	Nº de inmuebles declarados
AE-I	Núcleo CHC	46
	Barrio de San Cristobal	11
	Santo Domingo-San Agustín	09
	Barrio San Blas	07
	Barrio Santa Ana	03
	Barrio San Pedro	10
	Pardo-Pumacchupan-Tres Cruces	01
AE-II	Almudena	02
	Belén	01
	Recoleta	01
	Santiago	01
TOTAL		92

Fuente: Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco 2018-2028

Todas estas condicionantes han dado como resultado que el barrio de San Blas se convierta en un lugar turístico por excelencia, dentro de un centro histórico y una ciudad en la cual, la principal actividad comercial es el turismo; siempre una actividad en constante crecimiento. Según Evaristo Quispe (2015) en el período 1983 a 2005 el incremento del turismo hacia la ciudad del Cusco ha sido sostenido, con una tasa del 3.1% promedio anual y, se mantendrá en crecimiento en el futuro. Según la Dirección Regional de Turismo de Cusco, en el año 2016, los arribos de turistas a Cusco experimentaron un crecimiento del 13.68% respecto del año 2015 (DIRCETUR, 2016).

Mapa 2. Inmuebles catalogados con condición patrimonial en el ámbito de estudio



Fuente: Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028.

Si bien, como ya se dijo, el turismo constituye una actividad económica relevante en la ciudad, pues constituye aproximadamente el 14% del PBI regional, los impactos que ha tenido sobre el barrio han condicionado su configuración a nivel tanto social como físico.

La presencia de numerosos turistas a todas horas ha sido algo normal en las últimas décadas, al punto que *“la actividad turística ha ingresado, progresivamente, en el espacio barrial hallándose, actualmente, en el medio de sus redes sociales y familiares”* (Jauler, 2015, pág. 21). Tal situación ha generado una profunda transformación en el barrio, como la migración progresiva de los vecinos y habitantes tradicionales hacia otras zonas de la ciudad, lo que ha acarreado también un cambio en el uso del suelo con una clara tendencia e inclinación hacia las actividades turísticas.

Es así como, el barrio presenta un fuerte incremento en el uso de lotes con fines turísticos y, por tanto, un decrecimiento en los usos residenciales (Ver mapa 3). En el período 1983 a 2005 el número de establecimientos se incrementó de 31 a 272, casi nueve veces (Ver tablas 6 y 7); asimismo, la administración de establecimientos a cargo

de sus propietarios disminuyó en un 24.5% pues fueron traspasados en calidad de subarriendo a otros (Quispe G., 2015).

Tabla 6. Diferencias porcentuales en el período 1983-2005 según Usos del Suelo

	Residencial	Turístico	Residencial Comercio Local	Residencial Comercio Turístico
San Blas	-18.3	29.7	-25.2	12.4
San Cristóbal	-5.6	26.4	-24.6	5.2
Santa Ana	2.9	4.4	-3.5	3.9
San Pedro	-5.4	8.6	-9.6	6.2

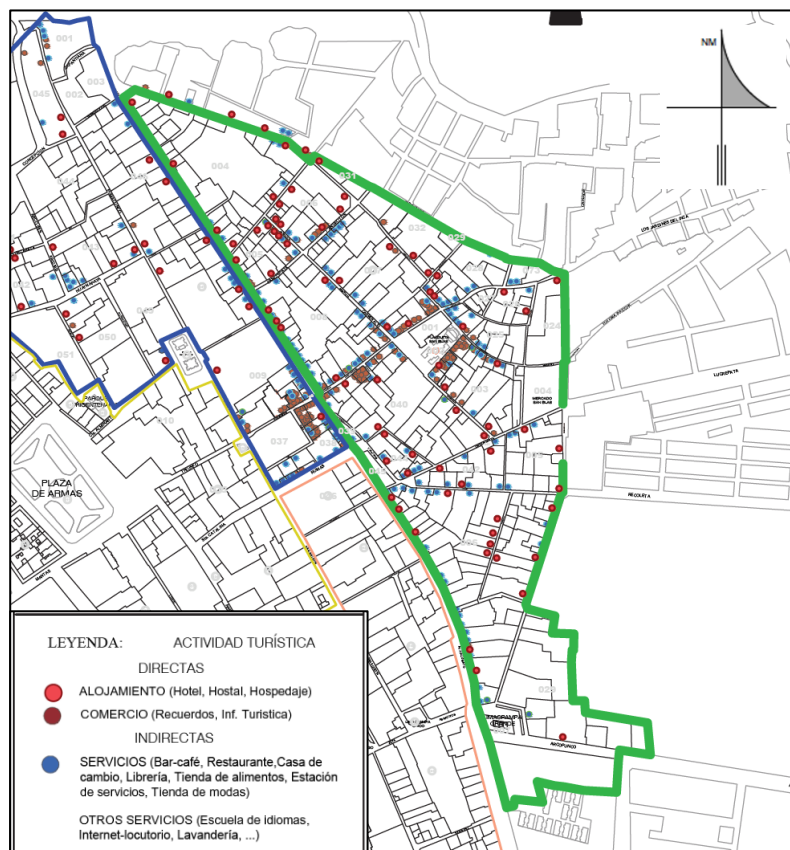
Fuente: Quispe G., E. (2015). Regeneración urbana, turismo y barrios del Centro Histórico del Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Tabla 7. Uso de suelo Barrio de San Blas – 1983, 1995, 2005

Período	Número de lotes							Subtotal
	Residencial	Residencial Comercio Local Comercial	Turístico	Residencial Comercio Turístico	Comercio Local	Institucional	Desocupado	
1983	153	93	3	16	6	9	10	290
1995	112	55	64	30	9	9	11	290
2005	100	20	89	52	9	9	11	290
Subtotal	365	168	156	98	24	27	32	870
Porcentaje	62.14	18.21	2.02	0.58	3.76	4.91	8.38	100.00

Fuente: Quispe G., E. (2015). Regeneración urbana, turismo y barrios del Centro Histórico del Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad

Mapa 3. Actividades turísticas en el barrio de San Blas (2005)

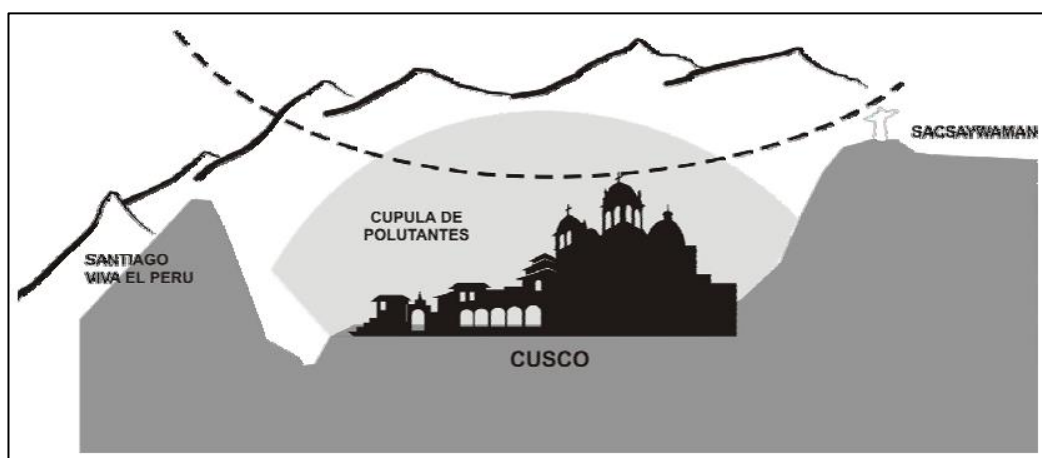


Fuente: Quispe G., E. (2015). Regeneración urbana, turismo y barrios del Centro Histórico del Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad.

3.1.2 Morfología y espacio público

La ciudad del Cusco se halla dentro de una depresión geológica. Morfológicamente, a causa de esta depresión, la ciudad se asienta sobre una superficie a manera de cuenca cerrada alargada, “...fuertemente delimitada por los cerros circundantes y las laderas de la subcuenca del Huatanay que impiden una fluida circulación de los vientos. Por ello, la cabecera del valle, donde se encuentra asentado el Centro Histórico es el ámbito más contaminado de toda la subcuenca”. (Municipalidad Provincial del Cusco, 2005, pág. 45)

Ilustración 6. Esquema de corte transversal del Centro Histórico y su entorno natural



Fuente: Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2025

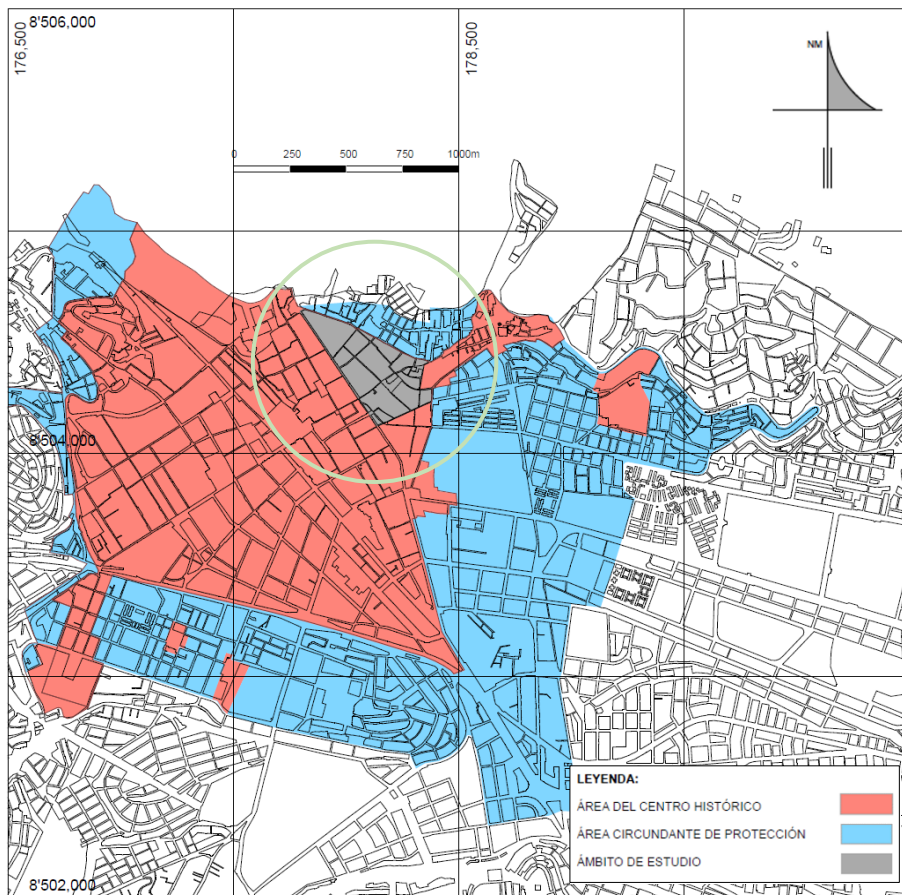
El barrio de San Blas se encuentra ubicado en el extremo Noreste del Centro Histórico del Cusco, se encuentra asentado sobre una ladera, lo cual le confiere una posición elevada respecto al núcleo del Centro Histórico, y le dota de características visuales a manera de mirador por lo cual es llamado también “el balcón del Cusco”.

Las condicionantes topográficas y de ocupación histórica en el barrio, han determinado una red de espacios públicos para la circulación al interior de este, caracterizado por calles estrechas, muchas de ellas con pendientes pronunciadas, que dificultan el tránsito vehicular y, en las calles en que es permitido tal tipo de movilidad, entra en conflicto con el desplazamiento peatonal.

Por lo ya expuesto podemos afirmar que las características orográficas de sector, condicionan fuertemente la accesibilidad al barrio ya que, como se explicó anteriormente, han devenido en la configuración de espacios públicos adaptados a tal condición, dando como resultado vías de pendientes pronunciadas cuya solución de accesibilidad ha sido sorteada con la incorporación de escaleras en grandes tramos de

las mismas sin la posibilidad de incorporación de rampas tradicionales en algunas de las calles por la estrechez de las mismas que, en algunos casos incluso comparten circulación con vehículos motorizados.

Mapa 4. Ámbito de estudio: 133,845 m²



Finalmente cabe señalar que el ámbito del barrio de San Blas para algunos documentos como el *Plan Maestro del Centro Histórico*, contempla una extensión mayor al área de estudio planteada para el presente documento; en ese sentido señalamos que el área de estudio para esta investigación, se ha definido tomando en consideración características físicas homogéneas dentro del propio centro histórico tales como la configuración en pendiente de las calles, sinuosidad y estrechez; además, se ha tomado como criterio también, la delimitación que para el barrio existen en referentes bibliográficos de la presente investigación como son el libro “San Blas: La Destrucción de un Barrio Histórico” (Estrada I., Nieto D., & Ochoa L., 2005), entre otros.



3.2 Análisis del Medio Físico

3.2.1 Una red ancestral de espacios públicos

El barrio de San Blas y, concretamente los espacios públicos de este son parte de una red funcional de amplitud mayor de uso tradicional, comercial y turístico. Al respecto podemos referirnos primeramente al “Qhapaq Ñan”, cuya conformación de época prehispánica ha condicionado el trazado actual que hoy ostenta el barrio y, el llamado “Eje Monumental”, el cual, con un carácter cultural y de uso tradicional, articula diversos sectores del Centro Histórico de la ciudad.

El Qhapaq Ñan en el barrio

La red de caminos prehispánicos más importante de América, que atraviesa en su paso los territorios actuales de seis países: Ecuador, Colombia, Perú, Bolivia, Chile y Argentina; cuyas redes troncales partían del Awcaypata³ de la capital del Qosqo, hacia los cuatro suyos del imperio del Tawantinsuyo; tenía una función principalmente articuladora que permitía la administración de los recursos del imperio. Esta red fue fundamental para la organización de la ciudad y el imperio por su rol económico, político y administrativo, así como también por su rol de organizador espacial, urbano y simbólico del territorio (Municipalidad Provincial del Cusco, 2016).

La superlativa importancia del Qhapaq Ñan, al menos en su extensión vial principal, ha sido reconocida por la UNESCO, el año 2014 es inscrito en la Lista del *Patrimonio Cultural de la Humanidad*, a solicitud de los seis países arriba mencionados, tanto por ser una muestra representativa de construcción como por haber sido un complejo sistema de integración política, económica, social y cultural.

La estructura morfológica o traza de la actual ciudad del Cusco, sobre todo en el Centro Histórico, pero también en gran parte de su periferia, está adaptada al antiguo trazado de esta red importante de caminos, es así como muchas de las principales vías de la ciudad se corresponden en la actualidad con el antiguo sistema vial andino.

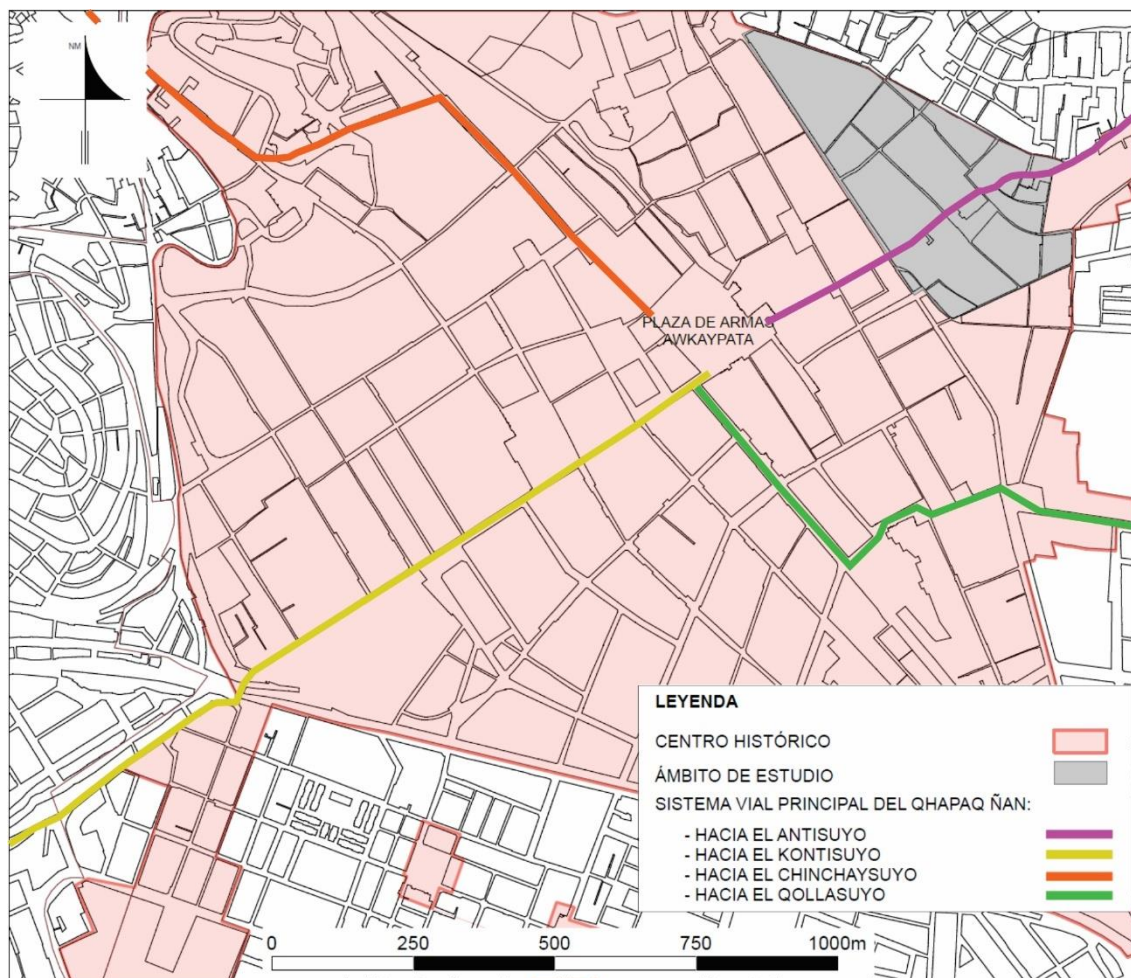
El sistema vial principal recorría pues también el ámbito del actual barrio de San Blas, concretamente el camino hacia el Antisuyo⁴, cuyo recorrido coincide hoy con las vías Cuesta de San Blas, Calle Plazoleta y Suytucato, que partiendo de la plaza de armas continuaría su ruta hacia el Noreste. Si bien, este trazo descrito corresponde a la red vial principal o red troncal antes descrita y *Patrimonio Cultural de la Humanidad*, otras

³ La plaza de armas actual en el Centro Histórico de Cusco es parte de este gran espacio sagrado en la época incaica

⁴ Uno de los cuatro suyos que formaban parte del imperio del Tawantinsuyo, correspondiente a la zona noreste del mismo.

calles del barrio también son vestigio del paso de caminos secundarios, pero también conformantes del sistema vial en su conjunto, tal es el caso de las calles: Atoqsaycuchi, Canchipata, Siete Angelitos, Kiskapata, Siete Diablitos y parte de las calles Choquechaca y Tandapata.

Mapa 5. Qhapaq Ñan – Red de caminos principales que cursan el Centro Histórico



Elaboración propia, 2021

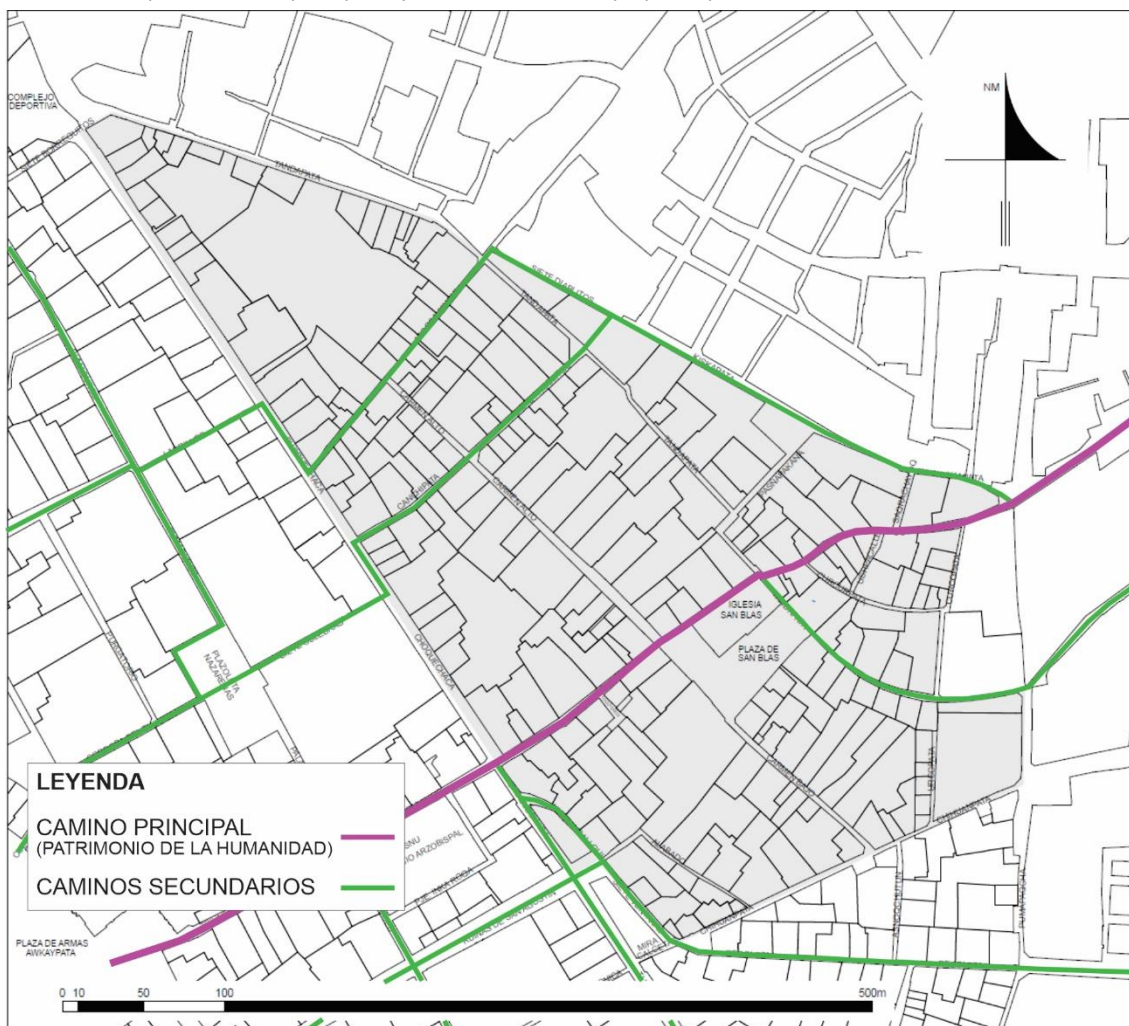
Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023 y Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028

La configuración morfológica del barrio en cuanto a su traza responde entonces, en gran medida, a una configuración espacial de hace más de 500 años y si bien, los restos materiales de tal red de caminos subyacen bajo las estructuras de las actuales vías, la valoración cultural de ésta radica en su importancia histórica como legado de un tratamiento armónico y funcional de adaptación al territorio y cuya utilización pervive hasta el día de hoy y que es necesario valorar, conservar y proteger.

Esta red de caminos, tanto los principales como secundarios, le confieren al barrio una condición particular, no solamente de carácter patrimonial, sino también funcional y tradicional arraigada en la memoria colectiva de la sociedad cusqueña; constituyéndose

en pie forzado de análisis ante cualquier intervención o medida que afecte la funcionalidad del actual espacio público barrial.

Mapa 6. Caminos principales y secundarios del Qhapaq Ñan que recorren el barrio de San Blas



Elaboración propia

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023 y Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028

El Eje Procesional o Eje Monumental

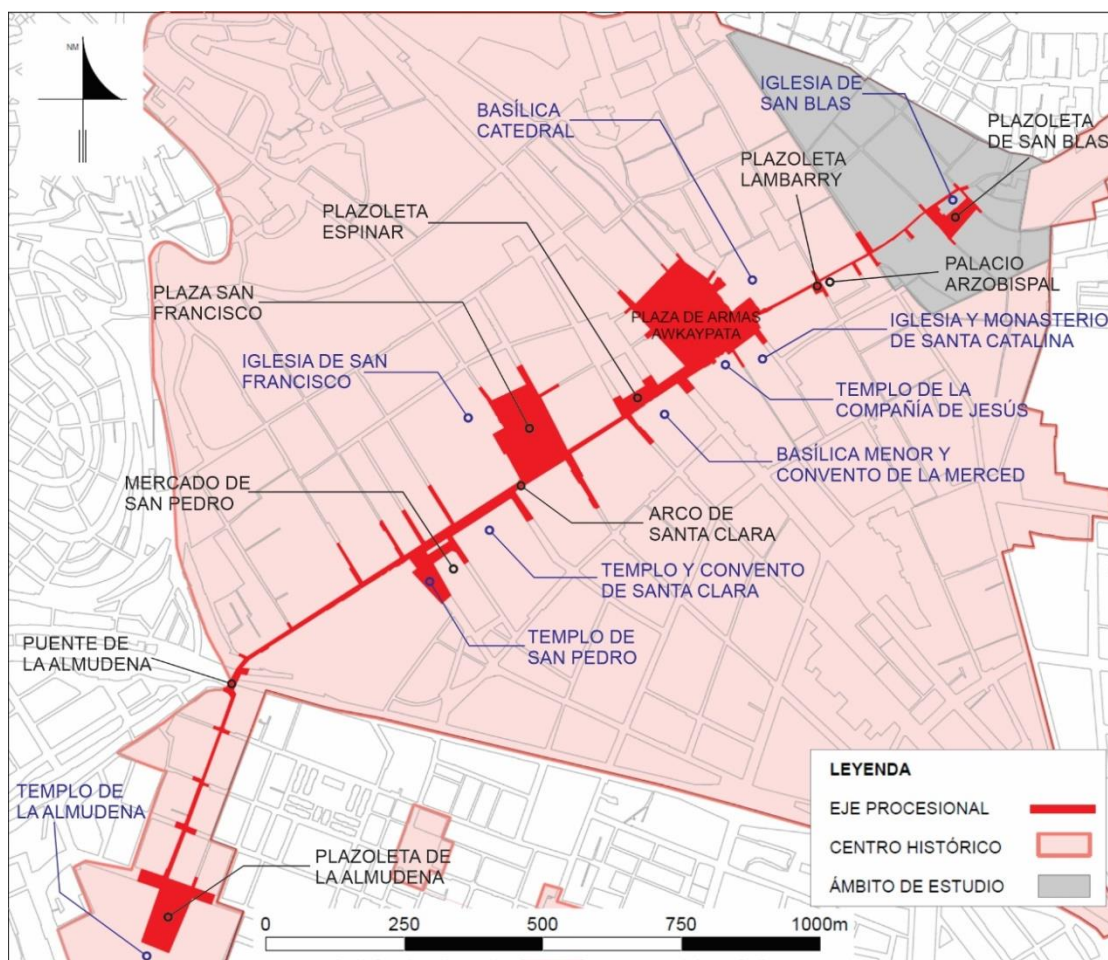
El llamado Eje Procesional o Eje Monumental de Cusco, está conformado por una sucesión de espacios públicos: plazas, plazoletas y calles que configuran un recorrido de carácter tradicional en la ciudad; a su paso es posible encontrar gran cantidad de edificaciones monumentales y representativas, tanto civiles como religiosas.

Este corredor que atraviesa transversalmente el centro histórico, es el de mayor importancia cultural e histórica, coincide en recorrido con la ruta al Kontisuyo y al Antisuyo del Qhapaq Ñan. El eje ha cumplido tradicionalmente un rol articulador importante en la ciudad, además de ser escenario de manifestaciones culturales, relacionadas principalmente a festividades religiosas, militares y civiles. Razones por las

cuales, el uso y función de éste se encuentra fuertemente ligado a la vida social, religiosa y cultural del poblador cusqueño, más aún del poblador del Centro Histórico y sus barrios tradicionales:

“Aunque cada barrio posee su propia personalidad, costumbres y memoria, cabe señalar que los une un imaginario que está en la mente de todo poblador de estos barrios: el llamado ‘eje procesional’ (...), el cual recorre desde la plazoleta de San Blas hasta la plaza de la Almudena, pasa por plaza de Armas y cruza todo el barrio San Pedro. Durante las festividades religiosas [sic], en esta arteria se reúnen los santos de todas las parroquias del Cusco”. (Quispe G., 2015, pág. 68)

Mapa 7. Recorrido del Eje Procesional con sus principales espacios públicos y edificaciones



Elaboración propia

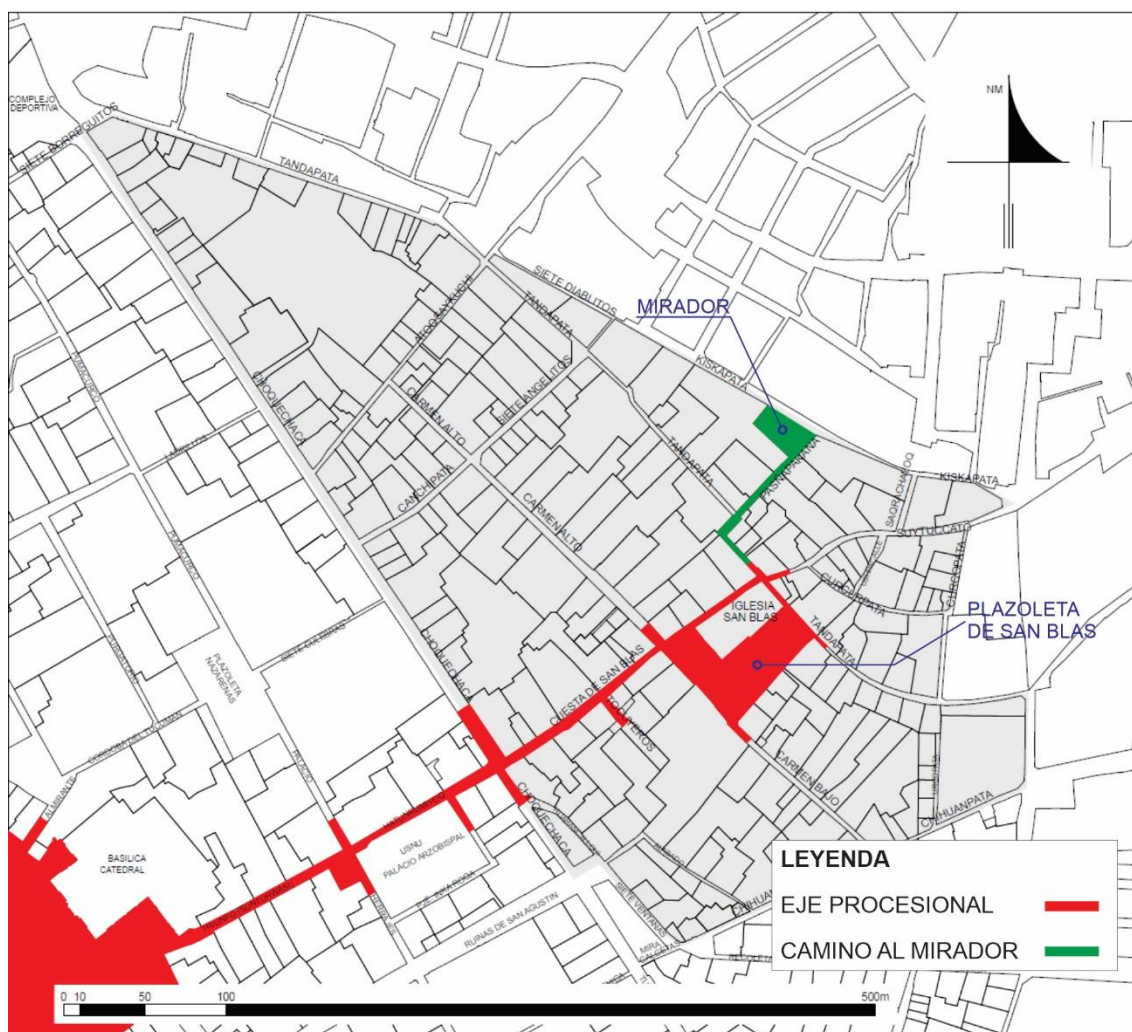
Fuente: “Regeneración Urbana, Turismo y Barrios del Centro Histórico del Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Análisis comparativo 1983-2005”, de Evaristo Quispe, 2015 y; “Del Cusco renace la integración andina: la restauración del Puente de La Almudena” de Yadira Guerra y Miguel Landa, 2017

La actividad cotidiana en el propio barrio se ve influenciada por esta función tradicional de los espacios públicos, es así como, los principales flujos peatonales hacia él se van a desarrollar justamente a través de vías como la Cuesta de San Blas y la propia

plazoleta del barrio, algo que se traduce también en la presencia de la mayor cantidad de comercios al servicio turístico en estos dos espacios.

Conjuntamente a ello, atendiendo a la dinámica de circulación, sobre todo de los visitantes al barrio, se puede observar una proyección de esta red de espacios públicos, de carácter más local, que incluiría aparte de la calle Tandapata, la totalidad de la calle Pasñapakana y su desemboque en el denominado mirador de San Blas o “Mirador Qosqo Qhawarina”, que es en sí un espacio público concurrido y atractor de visitantes (Ver Mapa 8).

Mapa 8. Eje procesional y mirador de San Blas



Elaboración propia, 2021

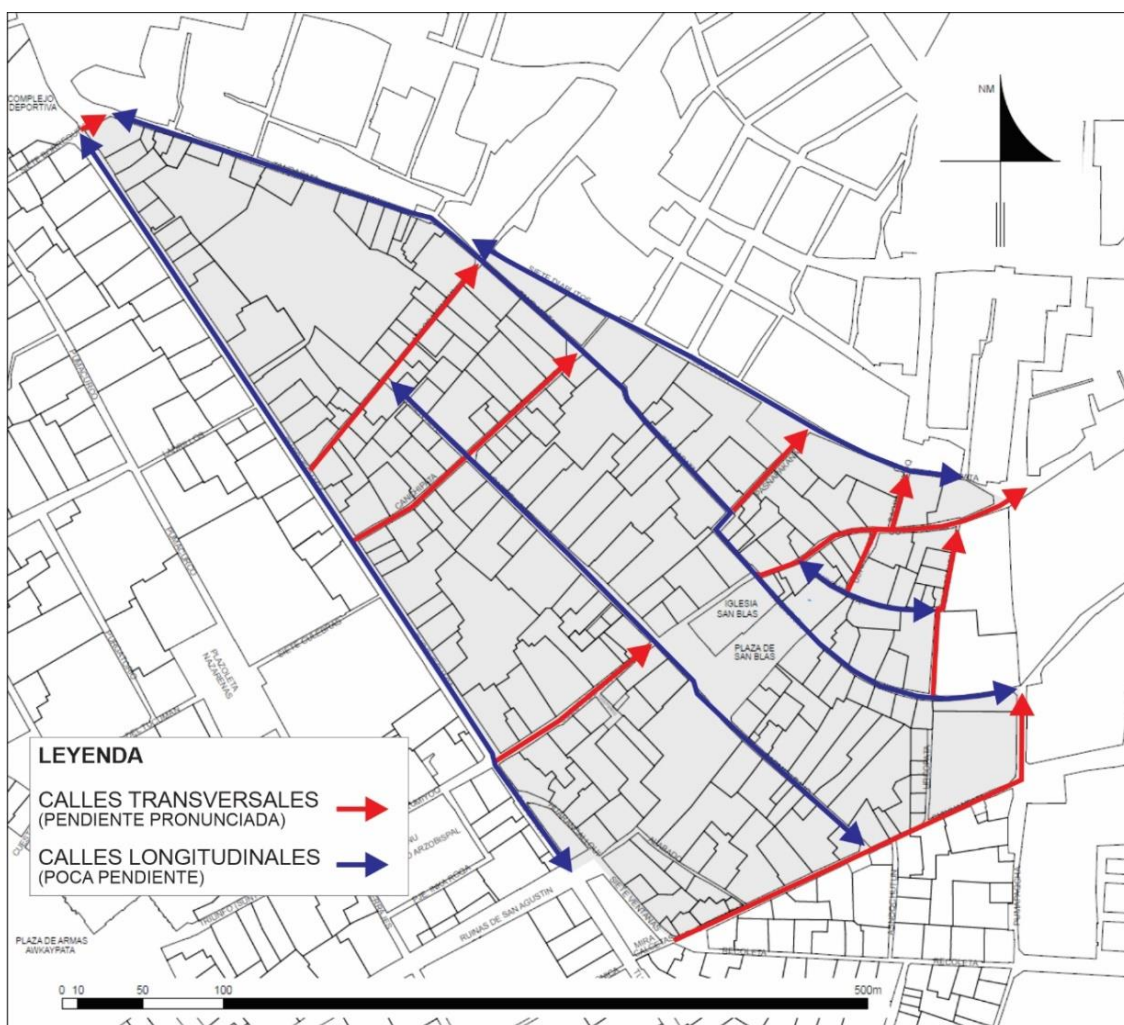
3.2.1 Estado actual del medio físico relacionado a la accesibilidad

Como dimos cuenta anteriormente, el trazado actual de las vías en el barrio es un legado del trazado de los caminos prehispánicos y éstos, a su vez, están en relación con las

características topográficas del terreno. Así, el barrio tiene como característica la disposición de calles sinuosas, estrechas y muchas de ellas con pendiente pronunciada.

A partir de la calle Choquechaca, que es la canalización del río del mismo nombre, y en dirección al Noreste, inicia una fuerte pendiente que es menguada al llegar a la plazoleta del barrio, para luego seguir el ascenso en la misma dirección. Podríamos señalar que en este aspecto existen dos tipos de vías, aquellas longitudinales adaptadas a las curvas de nivel y, las transversales que suben la ladera. Por lo general, las calles longitudinales presentan una sección más amplia y, son ligeramente sinuosas por su adaptación a las curvas de nivel, en tanto que, las calles transversales en cuesta son más angostas (Estrada I., Nieto D., & Ochoa L., 2005).

Mapa 9. Dirección de pendiente en calles transversales y longitudinales



Elaboración propia

Esta característica en el modo de distribución de las calles es importante porque ha condicionado el tratamiento a nivel de diseño, así, en las calles con pendiente pronunciada para posibilitar el tránsito de personas, la incorporación de graderías ha



sido la solución generalizada. Tal solución, que creemos responde a una época en la cual, el interés por la mejora de la accesibilidad y el diseño urbano, dotándola de características de uso universales, no era importante ni mucho menos prioritario; hoy no encuentra sustento lógico, más aún si las sucesivas intervenciones sobre el espacio público no han atendido dicha necesidad.

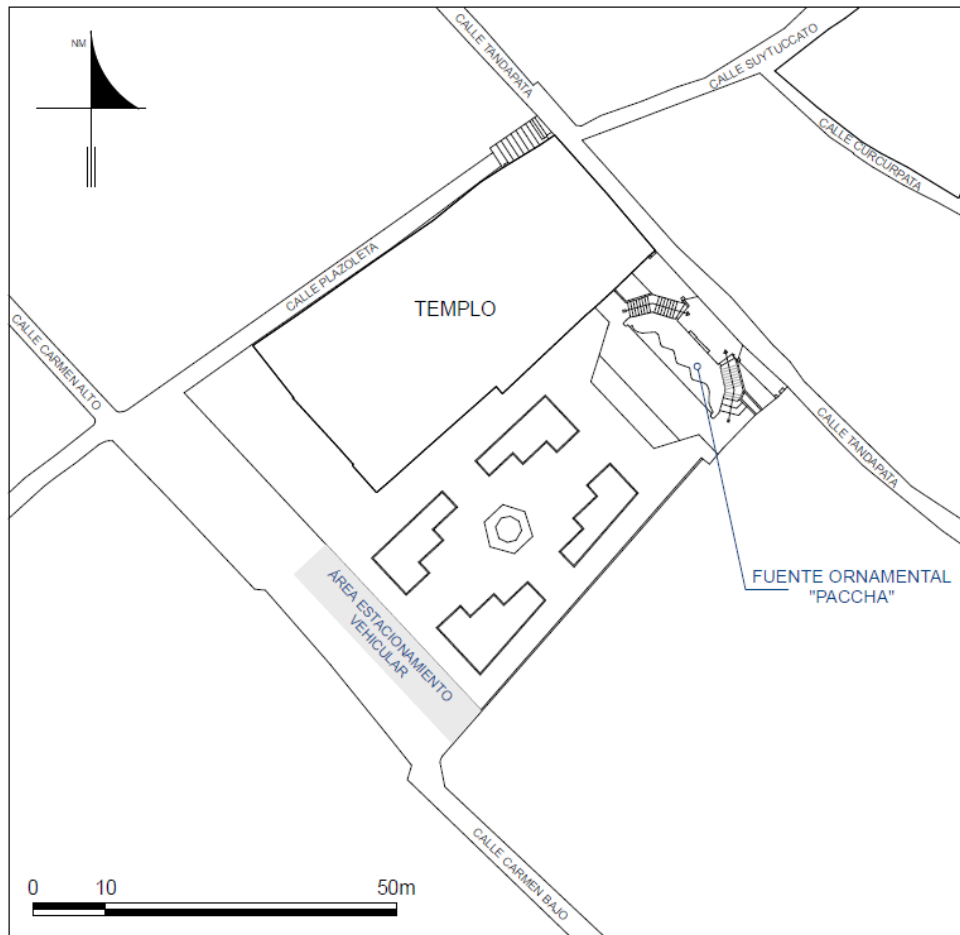
Hasta ahora hemos detallado, de manera general, las condicionantes que caracterizan al barrio de San Blas, sin embargo, para entender a cabalidad la problemática ligada a la accesibilidad en el barrio, es necesario profundizar en las características físicas de sus espacios públicos abiertos, analizándolos de manera particular.

Para ello es necesario primeramente entender que estos espacios, de acuerdo con su funcionalidad como vías de comunicación o circulación, pueden dividirse en dos grandes grupos: por una parte, aquellos espacios que albergan circulación mixta de prácticamente todos los medios de transporte a excepción del transporte público masivo y de carga pesada, y; por otra parte, de aquellas vías en las que está restringido el acceso de vehículos motorizados.

Mención aparte requiere la plazuela del barrio, que se constituye en el espacio público abierto más importante de San Blas, siendo que es el principal articulador y atractor de visitas ya que alberga el Templo Colonial, actualmente en plena restauración, y que por sus valores históricos y artísticos es considerado *Patrimonio Cultural de la Nación*, así mismo, este es el único espacio que admite lugares para el estacionamiento de vehículos.

La plaza del barrio, asimismo, como ya se adelantó, resulta siendo el punto de inicio o punto final de esta importante red de espacios públicos que es el Eje Procesional, es el espacio aglutinador del barrio por excelencia, al ser un atractivo en sí mismo por contener, aparte de la Iglesia virreinal, una fuente ornamental instalada en los primeros años de la década de 1990, conocida en el medio como “Paccha”, o fuente de agua, por una de sus acepciones en el idioma quechua, además de ser el espacio abierto más grande del barrio. Este espacio público es flanqueado por tres calles, dos de ellas peatonales: hacia el noreste la Calle Plazoleta y por el noroeste la calle Tandapata, que se encuentra esta última, a una altura mayor, superando los tres metros de desnivel y a la que se accede por dos graderías situadas a los flancos de la “Paccha”. Asimismo, por el sureste, la calle Carmen Bajo continua su recorrido por la plaza admitiendo el tránsito rodado y con los únicos espacios (diez) para aparcamiento del barrio, sin embargo, en este punto debemos destacar que ninguno de éstos ha sido señalado como de uso preferencial.

Mapa 10.
Plaza de San
Blas



Elaboración
propia
Fuente: Plan
Maestro del
Centro
Histórico de
Cusco 2018-
2028

Ilustración 7. Imagen panorámica de la plaza de San Blas



Nota: Nótese a la derecha y al fondo de la imagen la fuente de agua o "Paccha", sobre la cual transcurre la calle Tandapata; asimismo, el desnivel entre la plaza y la mencionada calle es salvada por escaleras situadas a los lados de la fuente. En la fotografía se puede apreciar también el templo virreinal actualmente en restauración y los vehículos estacionados en el lugar permitido para ello.

Fuente: Archivo personal (Ángel Delgado 2021)



Metodología para el análisis del estado actual del medio físico

Con anterioridad a la etapa de análisis del medio físico, se realizó el relevamiento de datos, el cual fue principalmente elaborado mediante trabajo de campo, con visitas al sector y registro fotográfico de todos los espacios públicos, además, se complementó dicho trabajo con la revisión de datos obtenidos mediante revisión bibliográfica. Paralelamente a ello se establecieron los principales criterios para realizar la contrastación con la realidad, estos criterios se establecieron en base a los estándares mínimos de accesibilidad presentes en la “Guía Gráfica de la Norma Técnica A.120”, citada en el Marco Teórico del presente estudio, complementados con otros criterios a juicio propio, por considerar insuficientes los encontrados en la mencionada guía para un análisis en espacios públicos abiertos.

Los criterios utilizados están divididos de acuerdo con el elemento urbano analizado para cada espacio público, siendo estos los siguientes:

Veredas:

- Ancho ruta accesible: 1.20 metros
- Altura ruta accesible: 2.10 metros
- Piso material antideslizante
- Piso parejo sin hendiduras

Calzadas:

- Pasos peatonales señalizados
- Pasos peatonales acondicionados para mejorar la accesibilidad (superficie de piso con tratamiento, se evita diferencia de nivel entre vereda y calzada)

Rampas:

- En todas las esquinas de vías con acceso vehicular
- En desniveles superiores a 13 mm
- Existencia como recorrido alternativo a las escaleras

Huellas podotáctiles:

- Existencia de huellas

Mobiliario (bancas):

- Altura: 0.45 metros

Mobiliario (postes):

- Ubicado fuera de las rutas peatonales

Mobiliario (teléfonos públicos):

- Existencia de teléfonos accesibles (10% o 1 de cada 3 – Art. 13° Norma A.120)

Mobiliario urbano (semáforos-dispositivos de control)

- Activados por el peatón
- Con señal auditiva

Estacionamientos:

- Existencia de espacios para personas con discapacidad

Análisis del estado actual del medio físico

Como se mencionó anteriormente, para una mejor presentación del estudio y los resultados, los espacios públicos se han dividido de acuerdo con su tipología de uso, así tenemos las calles con acceso vehicular motorizado y calles de acceso peatonal exclusivo (cabe señalar que las calles Tandapata y Siete Angelitos tienen tramos que tipológicamente responden a ambas funciones), además se han incorporado como una tipología aparte la plaza del barrio y el mirador (Ver Tabla 8 y Mapa 11).

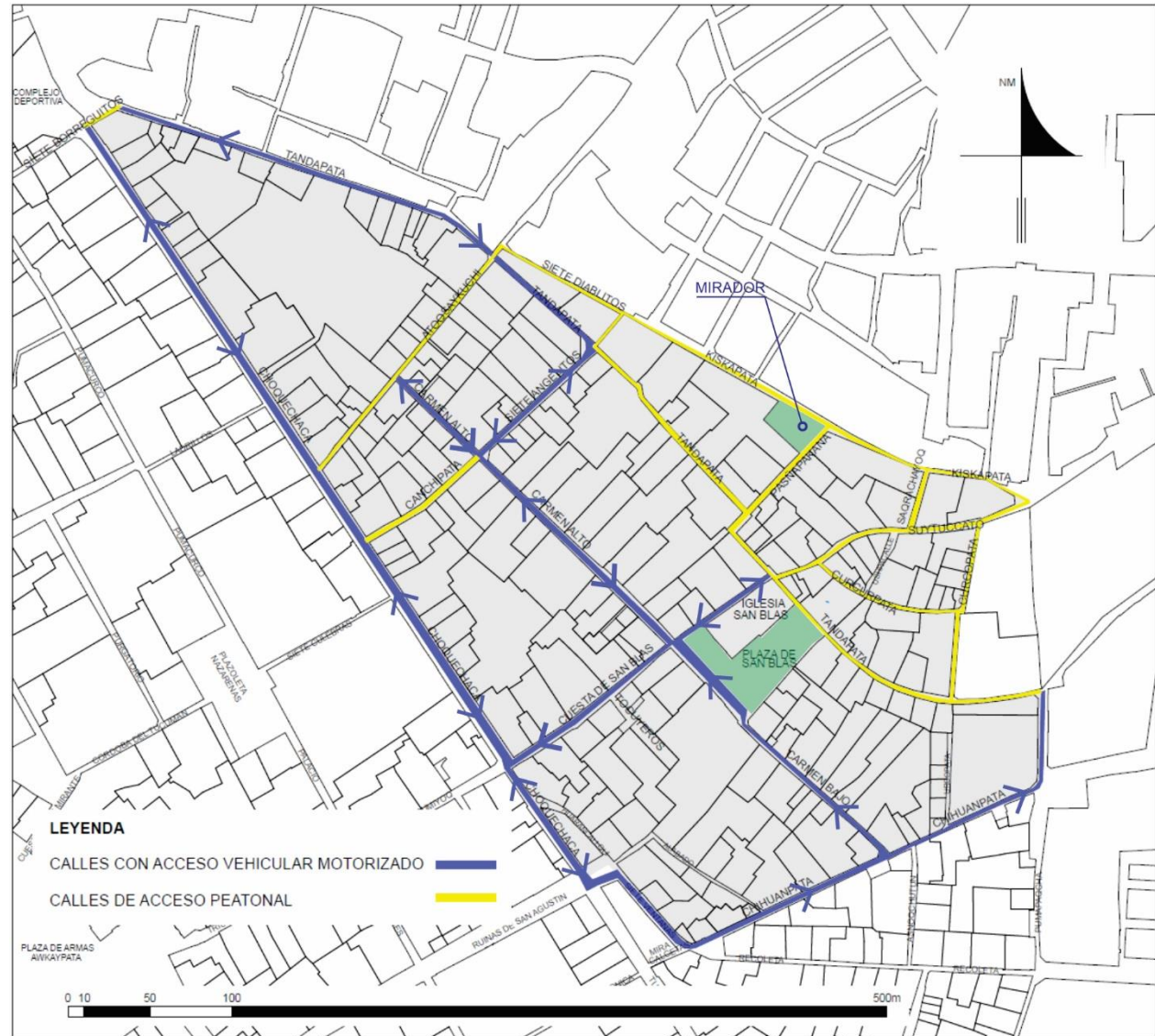
Tabla 8. Tipología de las vías en el Barrio de San Blas

Calles con acceso vehicular motorizado	Calles de acceso peatonal	Espacios con posibilidad de estadía (plazas)
1.Cuesta de San Blas	1.Canchipata	1.Plaza principal
2.Carmen Bajo	2.Atoqsaykuchi	2.Mirador
3.Carmen Alto	3.Tandapata	
4.Siete Angelitos	4.Kiskapata	
5.Tandapata	5.Siete Diablitos	
6.Calle Plazoleta	6.Suytuccato	
7.Chihuanpata	7.Curcopata	
8.Choquechaca	8.Pasñapakana	
	9.Saqrachayoc	
	10.Siete Borreguitos	
	11.Curcurpata	
	12.Siete Angelitos	

Nota: Elaboración propia

De acuerdo con las consideraciones y los criterios expuestos, para el análisis y la sistematización de información de cada espacio público se han elaborado fichas que recogen información fotográfica y resúmenes de sus principales características (Ver Anexo 1). A continuación, en la Tabla 9, se presentan sintéticamente los resultados de la evaluación individual de cada espacio público de acuerdo con los criterios señalados anteriormente.

Mapa 11. Vías de acceso vehicular y peatonal



Elaboración propia

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco
2013-2023 y Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco
2018-2028

Tabla 9. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad por espacio público

TIPOLOGÍA	N°	NOMBRE	Veredas o rutas peatonales					Calzadas			Rampas			Mobiliario urbano								
			Ancho ruta accesible*	Altura accesible**	Piso material antideslizante	Piso parejo***	Existencia de huellas podotáctiles	Pasos peatonales señalizados	Pasos peatonales acondicionados	Estacionamientos para personas con discapacidad	En todas las esquinas	En desniveles superiores a 13mm	Existencia como recorrido alternativo****	Bancas: altura 0.45m	Postes: fuera de rutas peatonales	Existencia de teléfonos públicos accesibles	Semáforos activados por el peatón	Semáforos con señal auditiva				
CALLES CON ACCESO VEHICULAR	1	Cuesta de San Blas	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	N	N	NC	C	NC	N	N				
	2	Carmen Bajo	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	NC	NC	NC	C	NC	N	N				
	3	Carmen Alto	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	NC	NC	NC	C	NC	N	N				
	4	Siete Angelitos	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	N	NC	NC	NC	NC	N	N				
	5	Tandapata	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	NC	NC	NC	P	NC	N	N				
	6	Calle Plazoleta	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	N	N	NC	C	NC	N	N				
	7	Chihuanpata	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	N	NC	NC	C	NC	N	N				
	8	Choquechaca	N	C	N	C	N	C	N	NC	N	N	NC	NC	C	NC	N	N				
CALLES DE ACCESO PEATONAL SOLAMENTE	1	Canchipata	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	NC	NC	NC	NC				
	2	Atoqsaykuchi	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	C	NC	NC	NC				
	3	Tandapata	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	C	NC	NC	NC				
	4	Kiskapata	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	NC	NC	NC	NC				
	5	Siete Diablitos	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	P	NC	NC	NC				
	6	Suytuccato	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	C	NC	NC	NC				
	7	Curcopata	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	C	NC	NC	NC				
	8	Pasñapakana	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	C	NC	NC	NC				
	9	Saqrachayoq	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	P	NC	NC	NC				
	10	Siete Borreguitos	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	P	NC	NC	NC				
	11	Curcurpata	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	NC	NC	NC	NC				
	12	Siete Angelitos	C	C	N	P	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	NC	C	NC	NC	NC				
PLAZAS	1	Plaza principal	C	C	N	C	N	C	N	N	N	N	N	C	C	N	N	N				
	2	Mirador	C	C	N	C	N	NC	NC	NC	NC	NC	N	C	C	N	NC	NC				
NOMENCLATURA																						
C	Cumple					N	No cumple					P	Cumple parcialmente					NC	No corresponde			

* 1.20 metros, ** 2.10 metros, *** Sin hendiduras, **** Cuando existan graderías para permitir el tránsito de personas
Elaboración propia

La tabla presentada permite sintetizar la condición de accesibilidad que presenta el barrio, si bien entendemos que la accesibilidad urbana es un tema que debe abordarse de manera integral y no está solamente condicionada a la eliminación de barreras, sino en la utilización democrática del espacio público y sus elementos; creemos que el rediseño o la intervención sobre éstos con un enfoque desde la accesibilidad universal,



coadyuvará en su consecución, para ello es necesario conocer aquellas limitantes físicas que persisten en estos espacios. Daremos entonces un repaso por cada uno de estos criterios y como es que afectan o condicionan la accesibilidad de los espacios públicos. Cabe hacer la aclaración que el cumplimiento o no de cada criterio ha sido calificado de forma individual por lo que, el cumplimiento de una característica no condiciona a otra; así por ejemplo, una calle en pendiente puede tener un ancho de vía adecuado pero a la vez solamente contener gradas por donde circular sin presencia de elementos de recorrido alternativo como rampas, por lo cual se la consideraría como una vía inaccesible.

- **Ancho de ruta accesible:** Se ha verificado que las calles con acceso vehicular motorizado en su totalidad no cumplen con tener el mínimo de ancho de vereda para ser considerados como ruta accesible, no pudiendo admitir el paso continuo de una persona en silla de ruedas, es más, en algunas secciones de calles como Cuesta de San Blas o Carmen Bajo, las aceras (al menos una de ellas) se reduce hasta prácticamente desaparecer. Con respecto a las vías peatonales, la plaza y el mirador del barrio, las dimensiones para el acceso resultan ser suficientes al considerarse que el uso de la sección completa está destinada al peatón.
- **Altura accesible:** En este caso se confirma que el tránsito por todos los espacios públicos del barrio cumple con tal condición, al no haberse encontrado obstáculos en altura.
- **Piso material antideslizante (veredas):** El material de acabado de todas las superficies para el tránsito peatonal en el barrio es la piedra pulida colocada a manera de lajas. Si bien, el material a priori no constituye un riesgo, el problema radica cuando la erosión por el continuo tránsito convierte las superficies, una vez rugosas en completamente lisas, más aún en épocas de lluvia.
- **Piso parejo para el tránsito de personas:** El tratamiento de las superficies para el tránsito no es homogéneo en todos los espacios, sobre todo en aquellos para el tránsito exclusivamente peatonal, con la utilización en muchos casos de piedras irregulares como cantos rodados inclusive.
- **Existencia de huellas podotáctiles:** Ningún espacio público presenta un tratamiento podotáctil para la circulación.
- **Pasos peatonales señalizados:** En el caso de las vías con acceso vehicular, se ha observado que existen señales horizontales en las esquinas para marcar los lugares de tránsito de personas.
- **Pasos peatonales acondicionados para mejorar la accesibilidad:** Si bien los pasos peatonales han sido pintados, no existe un tratamiento especial para la



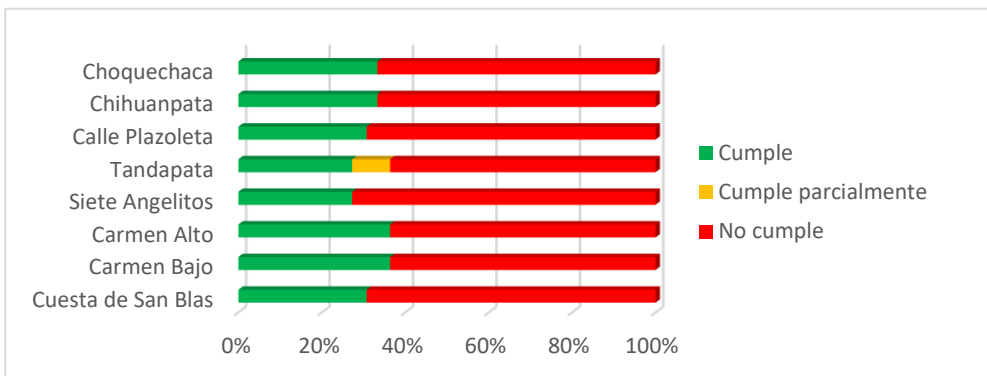
circulación de las personas por los mismos, las cuales deben limitarse a transitar por las calzadas acondicionadas solamente para el tránsito rodado.

- **Estacionamientos para personas con discapacidad:** El único espacio público del barrio que admite estacionamiento de vehículos es la plaza, sin embargo, de los diez espacios disponibles, ninguno está señalizado ni reservado para personas con discapacidad, según el Artículo 16 de la Norma Técnica A.120, debería existir al menos un estacionamiento para tal fin.
- **Existencia de rampas en esquinas con acceso vehicular:** No existen rampas instaladas para el acceso peatonal.
- **Existencia de rampas en desniveles superiores a 13 mm:** No se han observado rampas instaladas en las vías. Cabe señalar que en tres de las vías de acceso vehicular: Calles Can Bajo, Carmen Alto y Tandapata, las aceras en su gran mayoría no superan los 13 mm de alto, por lo que, según la Norma Técnica A.120, no requerirían rampas.
- **Existencia de rampas como recorrido alternativo a las escaleras:** En este caso se ha comprobado que ninguno de los espacios públicos que tienen escaleras para posibilitar el tránsito en pendiente, cuenta con rampas como alternativa de uso.
- **Bancas (altura de 0.45):** Los únicos espacios públicos del barrio dotados con bancas son la plaza y el mirador, en ambos casos, las bancas cumplen con poseer la dimensión en altura recomendada.
- **Postes ubicados fuera de senderos peatonales:** En la mayoría de los espacios públicos y con buen criterio, las luminarias públicas han sido ubicadas adosadas a las paredes de los edificios; sin embargo, en cuatro de las calles se observa la presencia de postes para sostener el cableado aéreo y, lo que es más preocupante, muchos de estos se encuentran sobre las aceras, impidiendo el paso peatonal, tal es el caso de la calle Siete Angelitos en la que el peatón se ve obligado a descender a la calzada en varios tramos.
- **Existencia de teléfonos públicos accesibles:** Según lo establece el Artículo 13° de la Norma Técnica A.120, el 10 % de los teléfonos públicos o, al menos uno de cada batería de tres debe ser accesible. En el barrio de San Blas solamente se ha detectado la presencia de un teléfono público en la plaza principal, el cual no cumple con las condiciones de accesibilidad estipuladas en el artículo citado.
- **Semáforos activados por el peatón:** En el sector de estudio existen dos semáforos, uno ubicado en la intersección de la calle Cuesta de San Blas y Choquechaca y el otro en la intersección de las calles Carmen Alto y Cuesta de San Blas, ninguno de los cuales cumple con el presente criterio.

- **Semáforos con señal auditiva:** Se presenta un caso es similar al anterior.

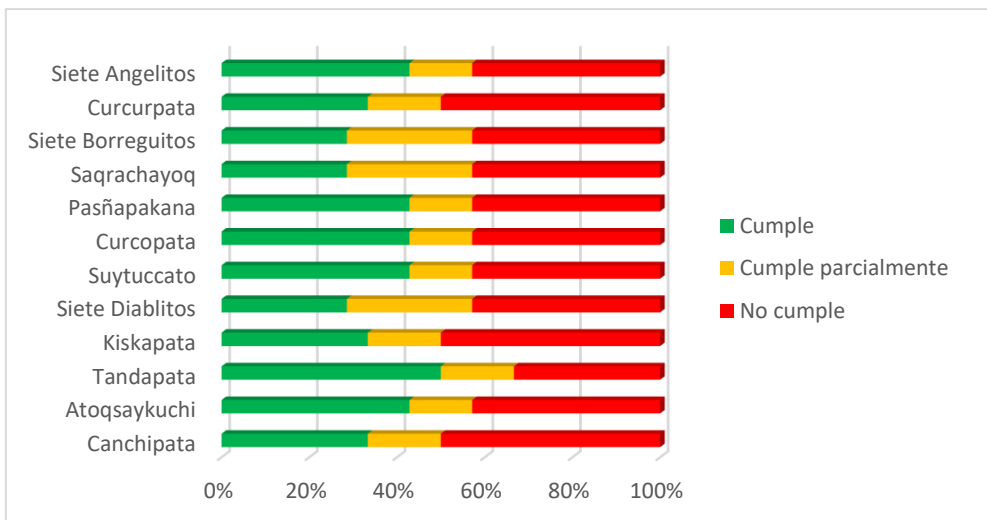
Como resumen de lo analizado, en los tres gráficos siguientes se muestra una comparativa porcentual respecto al cumplimiento de los criterios mínimos expuestos de accesibilidad por cada espacio público analizado del barrio donde se observa claramente que el incumplimiento total y parcial juntos, superan al cumplimiento de criterios en la totalidad de los casos, siendo más notorio tal predominio en el caso de las calles con acceso vehicular motorizado. Asimismo, el incumplimiento parcial y total es superior (a excepción de en el caso del Mirador) al 50% del total de criterios.

Gráfico 2. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en calles con acceso vehicular motorizado



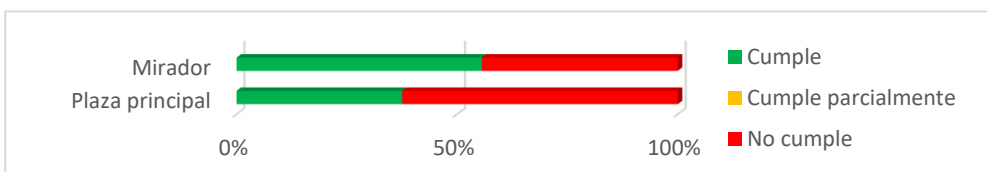
Elaboración propia. 2021

Gráfico 3. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en calles peatonales



Elaboración propia, 2021

Gráfico 4. Cumplimiento de criterios mínimos de accesibilidad en espacios con posibilidad de estadía o descanso



Elaboración propia, 2021

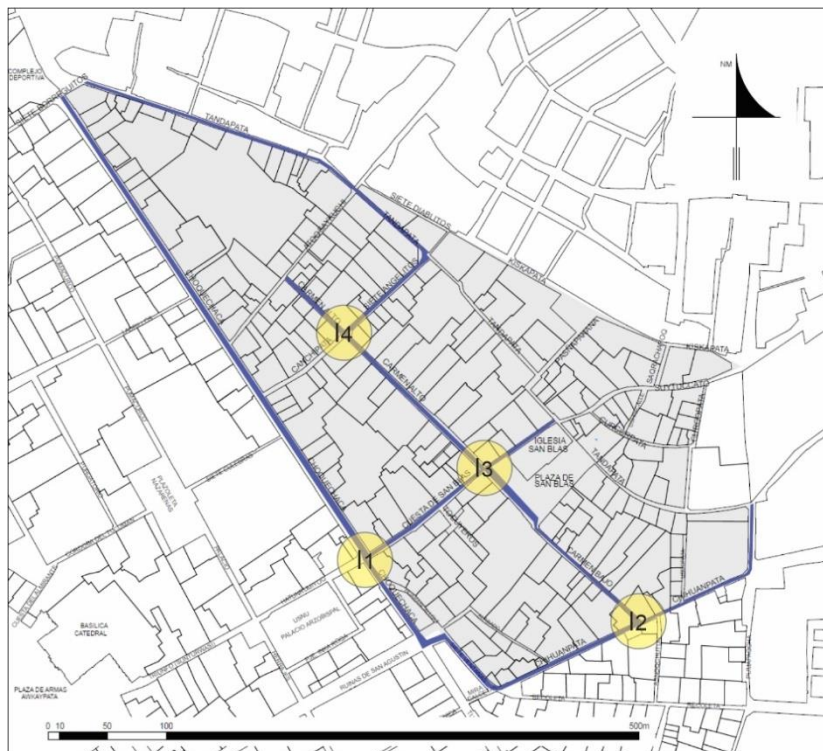
3.2.2 Del aforo vehicular y peatonal

Aforo vehicular

Como se mencionó anteriormente, el ingreso vehicular al barrio se da a través de una sola vía: la calle Carmen Bajo y, el desfogue o salida es a través de la calle Cuesta de San Blas, resultando necesariamente ser las dos vías que congregan la mayor afluencia de vehículos motorizados, como consecuencia de ello, se da que, en la intersección de estas dos calles (Intersección I3, ver *Mapa 12* y *Tabla 10*) es dónde se aprecia el paso o circulación del mayor número de vehículos, a excepción solamente de la intersección formada por las calles Cuesta de San Blas y Choquechaca (Intersección I1, ver *Mapa 12* y *Tabla 10*), lo cual se explica porque está última vía sirve también de paso a otros sectores.

Como se observa también en la *Tabla 10*, la mayor cantidad de vehículos que circulan por el barrio son automóviles, es decir, vehículos que transportan a un máximo de cinco personas (incluido el conductor), pudiendo constatarse, asimismo, por observación directa que, en su gran mayoría corresponden a taxis. Cabe señalar que, para el conteo del aforo, los investigadores responsables del estudio revisado⁵ escogieron el día (sábado) y horas (de la mañana y tarde) de mayor circulación en condiciones normales, es decir, no tratándose de días festivos ni feriados.

Mapa 12.
Intersecciones de
calles con conteo de
aforo vehicular



Fuente:
Elaboración propia

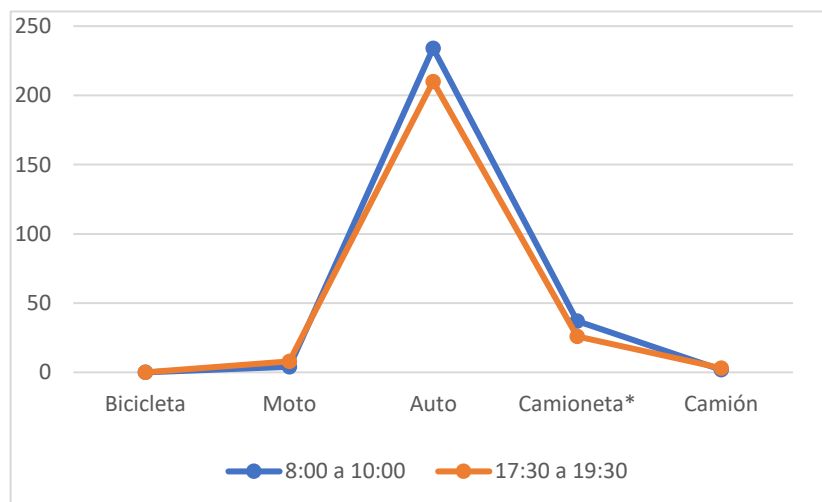
⁵ Nos referimos a la Tesis: “Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas”, por Alcazar R., L. & Vallenás C., H. (2019). Universidad Andina del Cusco

Tabla 10. Aforo vehicular en diversas intersecciones del barrio de San Blas

INTERSECCIÓN CALLE CUESTA DE SAN BLAS CON CALLE CHOQUECHACA - I1								
Día	Período	Horas	Bicicleta	Moto	Auto	Camioneta*	Camión	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	0	9	471	98	9	587
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	3	11	446	95	4	559
Total			3	20	917	193	13	1146
INTERSECCIÓN CALLE CHIHUANPATA CON CALLE CARMEN BAJO - I2								
Día	Período	Horas	Bicicleta	Moto	Auto	Camioneta*	Camión	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	0	5	421	49	6	481
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	0	9	348	45	3	405
Total			0	14	769	94	9	886
INTERSECCIÓN CALLE CHIHUANPATA CON CALLE CARMEN BAJO (VEHÍCULOS QUE INGRESAN AL BARRIO) - I2								
Día	Período	Horas	Bicicleta	Moto	Auto	Camioneta*	Camión	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	0	4	234	37	2	277
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	0	8	210	26	3	247
Total			0	12	444	63	5	524
INTERSECCIÓN CALLE CARMEN ALTO CON CALLE CUESTA DE SAN BLAS - I3								
Día	Período	Horas	Bicicleta	Moto	Auto	Camioneta*	Camión	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	0	6	302	39	4	351
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	0	16	256	31	5	308
Total			0	22	558	70	9	659
INTERSECCIÓN CALLE CARMEN ALTO CON CALLE SIETE ANGELITOS - I4								
Día	Período	Horas	Bicicleta	Moto	Auto	Camioneta*	Camión	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	0	3	89	19	3	114
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	1	10	123	10	4	148
Total			1	13	212	29	7	262

Nota: *En el rubro "camioneta" se encuentran comprendidos los modelos pick up y rurales
Tabla elaborada con información de la Tesis: "Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas", por Alcazar R., L. & Vallenás C., H. (2019). Universidad Andina del Cusco

Gráfico 5. Número de vehículos por tipo que ingresan al barrio de San Blas en día y horarios más concurridos



Nota: *En el rubro "camioneta" se encuentran comprendidos los modelos pick up y rurales

Tabla elaborada con información de la Tesis: "Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas", por Alcazar R., L. & Vallenás C., H. (2019). Universidad Andina del Cusco

Aforo peatonal

Se cuentan con conteos realizados, al igual que en caso del aforo vehicular, el día de mayor tránsito en el barrio y en los espacios públicos más concurridos que coinciden con aquellas calles que admiten movilidad mixta, es decir, admiten el tránsito de vehículos motorizados. Se observa también que los conteos de mayor aforo se relacionan o coinciden con los espacios públicos integrantes del *Eje Monumental* anteriormente descrito, y que, además, son los espacios dónde se congrega la mayor cantidad de establecimientos dedicados a brindar servicios al turismo.

Tabla 11. Aforo peatonal en diversas calles del barrio de San Blas

CALLE ATOQSAYCUCHI					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	32	178	210
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	21	215	236
Total			53	393	446
CALLE CARMEN ALTO Cuadra 1					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	30	96	126
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	26	283	309
Total			56	379	435
CALLE CARMEN ALTO Cuadra 2					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	2	160	162
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	11	412	423
Total			13	572	585
CALLE CANCHIPATA					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	39	155	194
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	137	538	675
Total			176	693	869
CALLE CUESTA DE SAN BLAS					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	52	725	777
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	94	1631	1725
Total			146	2356	2502
CALLE PLAZOLETA					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	95	467	562
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	99	969	1068
Total			194	1436	1630
CALLE TANDAPATA					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	82	314	396
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	36	416	452
Total			118	730	848

CALLE CARMEN BAJO					
Día	Período	Horas	Peatón vulnerable	Peatón no vulnerable	Total
sábado	Mañana	8:00 a 10:00	33	745	778
10/11/2018	Tarde-Noche	17:30 a 19:30	47	843	890
Total			80	1588	1668

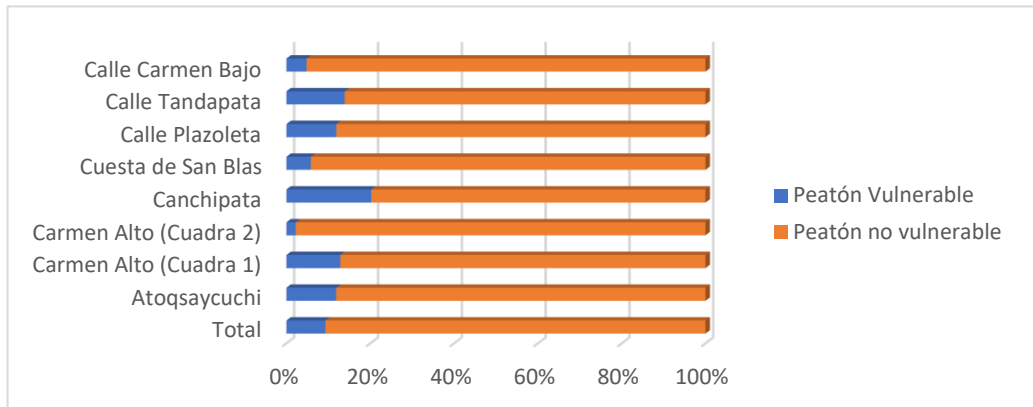
Nota: En el cálculo se considera como "peatón vulnerable" a personas con discapacidad, adultos mayores, personas con movilidad reducida y niños

Tabla elaborada con información de la Tesis: "Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas", por Alcazar R., L. & Vallenas C., H. (2019). Universidad Andina del Cusco

Así pues, las calles Cuesta de San Blas, Carmen Bajo y Calle Plazoleta son las más transitadas peatonalmente, recordemos que las dos primeras son los principales accesos directos al espacio público más significativo del barrio: la plaza de San Blas, que en sí representa el principal atractor de visitantes.

Según los datos expuestos, la presencia de personas vulnerables en estas ocho calles estudiadas asciende a cerca del 10% (Ver Gráfico 6), siendo un dato importante ya que según todo lo expuesto, de cada diez personas al menos una de ellas, que puede considerarse como dependiente de ayuda o con movilidad reducida, hace uso de espacios públicos que no brindan condiciones de accesibilidad adecuadas.

Gráfico 6. Comparativa porcentual de aforo peatonal en 8 calles con acceso vehicular motorizado



Elaboración propia con información de la Tesis: "Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas", por Alcazar R., L. & Vallenas C., H. (2019). Universidad Andina del Cusco



3.3 La accesibilidad al barrio en opinión de los expertos

Como parte del presente estudio se buscó la opinión de expertos en el tema ligados a la planificación y gestión de la ciudad y, sobre todo, con conocimiento directo de la realidad urbana del Centro Histórico de Cusco y del barrio de San Blas; ello a través de un cuestionario compartido de manera digital por correo electrónico el cual consta de ocho preguntas sujetas a los comentarios y pareceres de los expertos. Por el tipo de preguntas empleadas en el cuestionario, se puede afirmar que se trata de un tipo de entrevista del tipo mixto, puesto que si bien, hubo preguntas cerradas, se dejó siempre abierta la posibilidad a que el entrevistado pueda desarrollar de manera amplia sus ideas, argumentando y explicando su posición. Por otra parte, la razón de emplear mecanismos digitales para el desarrollo de los cuestionarios responde a la coyuntura sanitaria que se vive en el país.

De esta forma, se entabló comunicación con un planificador urbano actualmente en actividad y funcionario del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, que es la entidad que decretó el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (DS 022-2016.VIVIENDA), de obligatorio uso de los gobiernos locales y el PNA antes citado; así mismo, con una funcionaria del Ministerio de Cultura, concretamente de la Dirección Desconcentrada de Cultura del Cusco y; con una docente universitaria especialista en el tema urbano y actualmente doctoranda de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura y Departamento Técnico de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad Politécnica de Valencia; de los cuales se logró obtener su opinión calificada (Ver Anexo 2).

Cabe señalar que igualmente se conversó con funcionarios de la Municipalidad Provincial del Cusco, en específico con los responsables de la Gerencia del Centro Histórico y la Subgerencia de Ordenamiento Territorial, pero lamentablemente y a pesar de la insistencia y de haber sido en principio aceptado el desarrollo de los cuestionarios, no se consiguió obtener sus opiniones. De igual forma, se solicitó el concurso del Decano del Colegio de Arquitectos, no habiendo logrado respuesta alguna.

El cuestionario consta de ocho preguntas, las cuales buscan la opinión sobre tres principales temas relacionados a la movilidad en el barrio de San Blas, el primero conocer su opinión acerca de la accesibilidad al barrio y las barreras urbanas existentes; el segundo sobre la accesibilidad y el diseño universales y su condicionante en la búsqueda de una ciudad más inclusiva y; finalmente, se buscó tener opiniones respecto a las posibilidades de solución a la problemática de la accesibilidad y la gestión urbana.



De esta forma, se obtuvieron un conjunto de respuestas las cuales podemos analizar de acuerdo con los temas anteriormente descritos a fin de comprender la situación actual y buscar soluciones desde la mirada de personas entendidas.

3.3.1 *Un Barrio con accesibilidad limitada y barreras por eliminar*

En la opinión de los entrevistados es un hecho, sin discusión alguna, que el barrio de San Blas no ofrece condiciones óptimas de accesibilidad ni para con sus residentes ni para con sus visitantes, declarando además que por ello se trata de un sector de la ciudad excluyente, sobre todo para los peatones y para las personas con movilidad reducida. Las particularidades o características que contribuyen a tal situación están ligadas primeramente a la condicionante topográfica del barrio, ubicado en ladera, que se conjuga con una morfología de trazado de calles sinuosas y estrechas, además de que el tratamiento del espacio público no cuenta con un diseño urbano adecuado a tales condicionantes.

Uno de los retos en pro de la mejora de la accesibilidad universal en el barrio, está estrechamente ligado a la eliminación de barreras urbanas, entre ellas se han identificado las siguientes:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada
- Falta de normativa o medidas orientadas a regular el calmado del tráfico, priorización del peatón, restricción de velocidad vehicular
- Escasez de espacios de estacionamiento en el centro histórico
- Ausencia de señalética y elementos inclusivos como pisos podotáctiles o señales visuales y auditivas

Adicionalmente, la mala gestión del suelo urbano en el sector, que prioriza las actividades turísticas es considerada también una barrera que contribuye principalmente a la expulsión de los ciudadanos-residentes por no encontrar en su quehacer variedad de servicios no ligados a las actividades turísticas.



Asimismo, la propia proliferación de actividades y servicios turísticos que se desarrollan en el barrio de San Blas se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos, los comentarios concuerdan con ello; considerando sobre todo que la multiplicación de los servicios a favor del turismo, la proliferación del comercio ambulatorio de artesanía, la utilización de los espacios públicos como paraderos informales y la mala gestión del suelo urbano que ha priorizado el uso comercial por sobre el uso residencial, han ocasionado la progresiva expulsión de los pobladores y su desplazamiento a otros sectores de la ciudad. Existe también la opinión de que tal fenómeno no se presenta en todos los sectores del barrio y al respecto sería necesario también realizar una investigación.

3.3.2 Accesibilidad y diseño universal en la búsqueda de una ciudad más Justa

La implementación del diseño universal a nivel urbano, tanto para la intervención en los espacios públicos y su equipamiento, juntamente con la eliminación de barreras, se convierte en una necesidad, cuyo desarrollo posibilitaría considerar a la población como única y sin distinción.

Además de ello, la incorporación del diseño universal contribuiría también en dotar de autonomía a personas con movilidad reducida, con discapacidad y/o a personas dependientes. Para coadyuvar en lograr una ciudad más justa e inclusiva, se considera sumamente importante intervenir en el centro histórico con señalética inclusiva, veredas anchas e incluso elementos mecánicos dónde corresponda, etc.

Algo muy importante a tomar en consideración también, es que, con anterioridad a la implementación de acciones o intervenciones, sea necesario el reconocimiento de las personas como sujetos de análisis e intervención en el espacio público y la ciudad, ello por encima de los beneficios particulares o a favor de los automóviles; de lograrlo, las intervenciones futuras podrán ayudar en la consecución de una ciudad más justa e inclusiva.

El diseño urbano debería partir pues del favoritismo en el análisis del ciudadano peatón y sus necesidades por sobre el de los usuarios que utilizan otros modos de movilidad, de esta forma se garantiza una ciudad más inclusiva puesto que, respondiendo a las necesidades de los potenciales usuarios más vulnerables primero, se permitiría un medio urbano accesible para todos y a través de sus propios medios, sin necesidad de ser dependiente de otros medios de transporte.



3.3.3 Posibles medidas de intervención y gestión en pro de la accesibilidad en un entorno de Patrimonio Cultural

Existe también una consideración positiva ante la factibilidad de incorporar elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del barrio de San Blas; pero tales acciones deberán tomar en cuenta los aspectos sociales, paisajísticos y arquitectónicos, puesto que se trata de un ambiente con carga histórica y patrimonial de primer nivel, recordemos que el Centro Histórico del Cusco es Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Para la implementación de acciones en un ámbito de estas características culturales, será necesario un cambio en el enfoque respecto a la gestión del patrimonio; que, bajo la premisa y necesidad de conservarlo y protegerlo por sus valores históricos, esté presente también la protección de las personas o ciudadanos residentes como “patrimonio vivo” y razón de ser del patrimonio material, evitando su expulsión del centro histórico de Cusco.

La normativa, asimismo, debería proteger zonas como el centro histórico entre otras, del impacto negativo que provocan los vehículos motorizados privados como ruidos, vibraciones, contaminación y la ocupación del espacio de la movilidad que tiende a segregar a los peatones, además de contar con espacios no acondicionados para todos los modos de desplazamiento. Un plan específico para el tratamiento de la accesibilidad debería priorizar al peatón, contribuyendo con lograr una ciudad sostenible y una sociedad cohesionada, en el entendido de construir ciudadanía en espacios polivalentes, accesibles y seguros para todos.

Por último, existe un consenso en considerar que no existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco, se han vertido sin embargo algunas acciones prioritarias para revertir tal situación:

- Un cambio conceptual sobre movilidad urbana, accesibilidad, espacio público, ciudad sostenible, etc., en las autoridades y técnicos; que profundice en la realidad de los conceptos.
- Mostrar a las autoridades y a la población la problemática de accesibilidad a los espacios públicos del barrio de San Blas.
- Mostrar experiencias foráneas y los resultados logrados.



- Mostrar las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías y su gran potencial de desarrollo de soluciones específicas para el patrimonio y la gran oportunidad para desarrollar nuevas formas de acceso.
- Proponer la elaboración de un documento técnico específico que permita el manejo y la reglamentación de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco.

Respecto a las opiniones de los expertos entrevistados y al propio análisis del medio físico, es posible afirmar que el diseño y tratamiento urbano de los espacios públicos del barrio, no han dado respuestas adecuadas para mejorar la accesibilidad ante las propias condicionantes naturales y morfológicas de un barrio tradicional como lo es San Blas; debemos mencionar además que ello no solamente compromete a la intervención física sobre éste (pisos de veredas, calzadas o mobiliario urbano), sino también en cuanto a la permisibilidad de tránsito de diversos modos de movilidad en los espacios públicos.

Como manifestamos también, el diseño urbano debe orientarse primeramente al peatón, ello trae a colación la implementación en las acciones de la llamada pirámide invertida de jerarquía de movilidad urbana, dónde la prioridad jerárquica de movilidad la tienen los peatones, seguidos de los ciclistas, los usuarios del transporte público, el transporte de carga y, por último, los automóviles y motocicletas. La tendencia deseable sería que cada vez más la administración de la ciudad apueste por darle prioridad a los medios de transporte no motorizados y al transporte público por sobre medios de transporte privados (Avellaneda, 2014).

Por otra parte, el cambio en el enfoque respecto a la gestión y protección del patrimonio cultural es necesario en la implementación de acciones en entornos urbanos con fuerte carga patrimonial, para ello es necesario entender nuevamente las prioridades. Estamos de acuerdo en que la conservación y protección del patrimonio material es importante, sobre todo al tratarse de vestigios culturales cuya destrucción o desaparición resultan siendo eventos de carácter irreversible, sin embargo, la propia valoración del objeto patrimonial recae en el reconocimiento que como tal le infiere la propia sociedad; de igual forma y ya hablando concretamente de espacios urbanos considerados patrimonio cultural como los centros históricos, debemos hacer referencia a que justamente una de sus acepciones más aceptadas recae en la cualidad de éstos como *“asentamientos*



*humanos vivos*⁶; es decir, su razón de ser y valoración patrimonial recae en la propia existencia de su población.

Si bien existe normativa nacional e internacional que promueve la mejora en las condiciones de accesibilidad universal en los ámbitos urbanos; todas las condicionantes ya descritas en el barrio de San Blas, abren la posibilidad de poder abordar el tema de manera práctica a partir de un *Plan Específico de Accesibilidad* que bien podría abarcar el Centro Histórico de Cusco en su conjunto.

3.4 La accesibilidad al barrio desde la óptica de la movilidad reducida

Paralelamente a evidenciar la problemática de accesibilidad del barrio de San Blas desde la óptica de los entendidos en el tema de movilidad y gestión urbana, es sumamente importante conocer la opinión de los usuarios y, sobre todo de aquellos que conocen de cerca las circunstancias y limitaciones que franquea una persona con movilidad reducida en un ambiente urbano de las características del estudiado.

En ese sentido, fue posible obtener la opinión de ciudadanos entendidos y ligados al tema de la discapacidad; una de ellas es una persona con discapacidad física y representante de la FEDEPRODIS (Federación Departamental ProDesarrollo de la Persona con Discapacidad de la Región Cusco); otra de ellas es Coordinadora del Programa de Discapacidad de la Asociación Arariwa, una organización de amplio y conocido trabajo en la región del Cusco con población vulnerable; por último, se logró comunicación con una persona que es intérprete e integrante de la asociación de personas sordas de Cusco, siendo asimismo licenciada en Turismo. Cabe destacar también que los entrevistados formaron parte en la elaboración de la *“Estrategia Regional Sobre Discapacidad y Desarrollo Inclusivo (ERDDI)”* (METRIDIS, 2019), lamentablemente, de acuerdo con información brindada por la representante de la Asociación Arariwa, este importante documento aún no ha sido oficializado y por ende queda pendiente su necesaria implementación.

De igual forma a como fue abordada la entrevista con los expertos, se formularon preguntas de carácter mixto, es decir, preguntas cerradas y abiertas para propender a que el entrevistado pueda ampliar su exposición de ideas sobre los aspectos de accesibilidad tratados. También, por las condiciones de salud actuales, se realizaron las

⁶ Coloquio de Quito sobre la preservación de los centros históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas. Proyecto Regional de Patrimonio Cultural Andino. UNESCO-PNUD, Quito, Ecuador, 1977



entrevistas de manera remota a través de cuestionarios, sin embargo, en esta ocasión se utilizó para compartir la información una aplicación de chat por teléfono celular.

Según lo comentado por los entrevistados, las malas condiciones de accesibilidad en el barrio, sobre todo para personas con movilidad reducida es sumamente evidente, además de los comentarios vertidos en ese aspecto, fue posible conseguir su opinión en aspectos sumamente importantes que justamente están ligados a esta problemática y que es necesario tomar atención en la posibilidad de plantear acciones para revertirla, al respecto se habló de la eliminación de barreras, de la condición patrimonial del barrio y de la necesidad de conseguir una ciudad más inclusiva (Ver Anexo 3).

3.4.1 Eliminación de barreras y mejoras de las condiciones urbanas de accesibilidad

Como ya se había mencionado anteriormente, existen múltiples barreras urbanas que pueden ser halladas en los espacios públicos del barrio, entre ellas se destacan principalmente las veredas angostas, sobre todo en calles que comparten flujos de tránsito peatonal con vehicular motorizado, los desniveles y pendientes pronunciadas, espacios públicos con escaleras como única alternativa de paso, ausencia de rampas para salvar los desniveles de las veredas y calzadas, malas condiciones de los pavimentos, etc.; a éstas barreras identificadas se suman en consideración de los entrevistados la inexistencia de barandas en las numerosas escaleras de muchas calles o la mala ubicación de los postes de electricidad, que se hayan obstaculizado el paso, lo que conlleva no solamente a dificultades en el tránsito de personas con movilidad reducida, principalmente con discapacidad visual, sino también a problemas de seguridad ya que, el peatón se ve obligado a transitar por la calzada.

La posibilidad de incorporar elementos mecánicos en los espacios públicos (como rampas, escaleras ascensores) se presenta como algo factible para dos de las personas entrevistadas, estando una de ellas en oposición, considerando que las intervenciones deben adecuarse procurando la conservación de la “arquitectura Inka”, en esta declaración se entrevistó el sentir de mucha parte de la población en considerar que una intervención actual, utilizando tecnología moderna y representativa de nuestro tiempo, deba descartarse de plano, abogando por que la ciudad debiera permanecer inmutable, aun ante la imposibilidad práctica de ello y la posibilidad real de intervención que existe actualmente en el tratamiento de espacios públicos de connotación histórica.



Es importante, según lo manifiestan los propios entrevistados que, paralelamente a la necesaria labor de considerar la protección y conservación de las preexistencias históricas en toda intervención contemporánea que involucre por ejemplo, soluciones mecánicas para la mejora de la accesibilidad, se considere la participación de los pobladores, tanto para las propias labores de construcción, por ejemplo a través de la asunción de una parte del costo del proyecto, como para su etapa de funcionamiento, para garantizar su correcto uso y mantenimiento. Por lo expuesto se desprende la importancia en las labores de comunicación que debe tener una intervención sobre el espacio público y, sobre todo, que una intervención de esta naturaleza es una oportunidad también para sensibilizar sobre las necesidades de las personas con movilidad reducida.

3.4.2 Condición patrimonial y gestión del turismo como limitantes de la accesibilidad

La condición de *Patrimonio Cultural de la Humanidad* que ostenta el Centro Histórico del Cusco es, sin lugar a duda, un pie forzado a considerar en cualquier acción o intervención que lo involucre, lo cual pasa primeramente por considerar su necesaria protección y conservación como contenedor de legados históricos y culturales de primer orden; el problema radica cuando esa particular condición se convierte en una limitante poco justificada, para la inacción o la mala intervención del espacio público en desmedro de las condiciones de accesibilidad para los pobladores y visitantes. Esto es algo que ya se había advertido en las respuestas de los expertos y que ahora es ratificado también por los usuarios; así, la patrimonialidad del sector se usa como una excusa para la inacción o la acción limitada en los espacios públicos.

Sabemos que la actividad turística en una ciudad como el Cusco, está ligada justamente a esta condición de tener un legado histórico monumental digno de ser visitado, pero es quizás la importancia económica que tiene la actividad turística para la ciudad, la que coadyuva en la idea de la mínima intervención sobre el espacio público, aun cuando ello, como vimos, juegue en demérito de la propia calidad de vida del poblador.

Lamentablemente, el desarrollo y la promoción de las actividades al servicio del turismo no ha previsto, como lo señalan los entrevistados, las condiciones necesarias para garantizar la accesibilidad universal. Si bien, las críticas son dirigidas principalmente a la propia atención y condiciones que ofrecen los establecimientos y comercios



destinados al turismo⁷, esta forma de gestión da cuenta de una mirada excluyente hacia las personas con movilidad reducida, lo cual lamentablemente es un reflejo de lo que sucede en los espacios públicos abiertos del barrio.

Es así como la proliferación de las actividades destinadas al turismo en el barrio es considerada por los entrevistados también como una barrera a la accesibilidad, lo cual es generado principalmente por la inadecuada gestión de dicha actividad, que privilegia los innegables réditos económicos que brinda, pero sin tomar acciones que mengüen los inherentes problemas sociales que conllevan. De esta forma, una gestión excluyente del turismo alienta el abandono progresivo del poblador original al sector.

3.4.3 En búsqueda de una ciudad más igualitaria

Las palabras de una de las personas entrevistadas grafican claramente el objetivo que persigue la mejora de la accesibilidad en la ciudad: “...*todas las personas tenemos el derecho de acceder a todos los espacios públicos de forma segura y digna*”. En esta búsqueda se conjugan varias necesidades de cambio que deben marchar paralelamente a las propias acciones de eliminación de barreras urbanas y adecuación del medio físico con un diseño óptimo.

De acuerdo con las respuestas y comentarios obtenidos de los entrevistados, se pueden extraer opiniones para estos necesarios cambios, algunos de los cuales ya se dejaron entrever en líneas anteriores, pero que bien vale la pena recalcar y listar en este punto, juntamente con otras de igual importancia:

- Cambio de enfoque en la protección del patrimonio cultural, que permita la flexibilidad en las intervenciones sin contraponerse a la necesaria conservación de este y siempre respetando la normativa nacional e internacional de tutela del patrimonio cultural, pero buscando superar el freno que presupone un tratamiento del patrimonio restrictivo y por sobre derechos fundamentales como el de la accesibilidad universal.
- En el sentido de lo expresado anteriormente, es necesario que la normativa sobre el tratamiento de los espacios públicos en el Centro Histórico del Cusco esté dada de manera explícita abordando el tema de la accesibilidad universal

⁷ Por ejemplo, una de las personas entrevistadas señalaba la ausencia de rampas de ingreso a los comercios, falta de condiciones para trasladarse de un piso a otro de una misma edificación y ausencia de información de servicios en sistema braille.



- Mejoras en el desenvolvimiento de la actividad turística, considerando que el turismo es una actividad económica sumamente importante, pero que mal gestionada ha generado efectos nocivos como la exclusión de personas con movilidad reducida o incluso la expulsión de los propios pobladores originales del sector.
- Involucramiento de la sociedad civil, no solamente en las labores de implementación de acciones sino también como parte de una estrategia de comunicación y sensibilización sobre la necesidad de mejorar las condiciones de accesibilidad del entorno urbano
- Mayor involucramiento y sobre todo conocimiento por parte de las autoridades acerca del tema de la discapacidad y las posibilidades de mejorar las condiciones de accesibilidad de la ciudad.

Capítulo 4

ACCIONES PARA ALCANZAR UN BARRIO MÁS ACCESIBLE

4.1 Cambio de enfoque en el tratamiento del Patrimonio Cultural

La calificación como *patrimonio cultural de la humanidad* que ostenta el centro histórico de Cusco desde el año 1983, se constituye en un galardón que lo sitúa como un legado y muestra representativa de la actividad humana de primer orden, el ser integrante de una lista tan importante significa, además, que tras su designación está la idea de tener un “valor universal excepcional”, lo cual implica tener una importancia cultural tan relevante que es de importancia para todas las generaciones de la humanidad, razón por la cual su protección es de suma importancia para toda la comunidad internacional (UNESCO, 2008).

Esta importante circunstancia, le confiere ventajas, pero también obligaciones, al respecto, la conservación de este bien patrimonio de la humanidad recae en el país que lo contiene, así, el país envía periódicamente informes sobre la situación de protección del patrimonio que son evaluados por UNESCO, pudiendo plantear ante ello recomendaciones ante las cuales, por soberanía, los países son libres de poder implementarlas. Existe también la calificación de patrimonio en peligro, cuando un sitio patrimonial, ya sea por causas sociales o naturales, se encuentra en riesgo.

Como una ventaja podemos destacar que la denominación de un sitio le confiere también el estatus internacional de ser un lugar atractivo para ser visitado, lo que se traduce en una promoción del turismo y, por ende, como en el caso de Cusco, en una fuente importante de ingresos económicos.

Esta doble condición es motivo más que suficiente para velar por la conservación del patrimonio, el problema radica cuando en aras de esta se justifica la intervención mínima o peor aún, la inacción, a pesar de que ello signifique continuar con entornos físicos excluyentes. Debemos entender también que el desarrollo no solamente está ligado al crecimiento económico, más aún cuando hoy en día hablamos del desarrollo sostenible y desarrollo urbano sostenible, lo que implica una mirada más amplia que involucra también aspectos sociales y ambientales.

Se requiere un cambio en el enfoque y paradigma, donde debemos situar la protección del patrimonio y la cultura en su potencial como factor del desarrollo y no como una



limitante para su obtención, como a veces se tiende a clasificarla, sobre todo por parte de autoridades y actores sociales que tienden a colocar el patrimonio en una posición de sacralidad, donde muchas veces la posibilidad de intervención se reduce solamente a su mantenimiento y conservación como elemento que deba permanecer invariable en el tiempo, ello sin explorar las posibilidades de intervención que, siempre respetuosas por las preexistencias, permitan su utilización con las necesidades y exigencias que requiere la vida hoy.

Si, para conseguir mejorar las condiciones de accesibilidad urbana y con ello mejorar la calidad de vida de los pobladores, es necesario intervenir en un medio patrimonial con soluciones contemporáneas, creemos que hay que hacerlo; actualmente es posible como lo hemos visto, abordar ambos frentes (el de la conservación del patrimonio y la mejora de la accesibilidad) con soluciones tecnológicas coherentes y eficaces.

A lo expuesto vienen a colación las palabras de Walter Benjamín: *“En toda época ha de intentarse arrancar la tradición al respectivo conformismo que está a punto de subyugarla”* (Benjamin, 1972, pág. 180).

4.2 Intervenciones en el Medio Físico

Como se ha advertido anteriormente, el concepto de accesibilidad actualmente está más allá de la simple eliminación de barreras, ya no se trata solamente de permitir el tránsito libre de todas las personas a todos los espacios de la ciudad, sino también de la utilización de todos los elementos urbanos y ello de manera segura, equitativa y sin dependencia alguna, es decir, con plena autonomía.

En el deseo de lograrlo o, al menos coadyuvar en su obtención, se plantean algunas posibilidades de intervención sobre el medio físico del barrio de San Blas.

4.2.1 Cambios en la utilización del espacio público de circulación

Creemos que la ciudad nace de la escala del ser humano y sus demandas de actividad, entre ellas la de la movilidad, por lo que el espacio público debe adecuarse de acuerdo con la acción y movimiento natural de las personas y no de los automóviles. Esta noción es más evidente en sectores de la ciudad como los centros históricos, cuya formación primigenia de los espacios públicos, ha sido producto de justamente los requerimientos de movilidad de los peatones, una visión de la ciudad que en muchos casos ha sido mermada por la utilización del automóvil.



Es necesario por tanto devolverle al peatón el protagonismo, dónde los espacios públicos estén adecuados en favor de las personas, y para ello es necesario repensar la movilidad de la ciudad a partir de su funcionamiento, la articulación de sus espacios públicos y la prioridad de circulación.

En el sentido de lo expresado y tomando en consideración que tradicionalmente existe en el centro histórico de la ciudad una relación funcional y de uso de los espacios públicos, además de condiciones físicas particulares, se plantea para el barrio de San Blas, una modificación a la actual permisibilidad en la circulación de estos espacios, dónde se prioriza la accesibilidad del peatón en condiciones de seguridad y confort.

En esta modificación se plantea además la incorporación de una nueva clasificación tipológica, de acuerdo con criterios entre los que tenemos:

- **Capacidad de la vía:** En este caso se considera la tolerancia en sección (ancho) que tenga una calle para albergar tránsito rodado y peatonal.
- **Demanda de uso:** De acuerdo con los aforos estudiados, tanto peatonal como vehicular, se plantea la posibilidad de peatonalización, en este caso identificando aquellas calles con mayor intensidad de uso.
- **Accesibilidad:** Considerando la mayor o menor posibilidad para la mejora de la accesibilidad.
- **Coherencia de la red vial:** Se observa la continuidad en la circulación respecto de los espacios y sus usos, al respecto se han revisado las calles contiguas de acceso al barrio.
- **Cualidad histórica:** Recorridos con uso histórico y tradicional (Qhapaq Ñan – Eje Monumental).

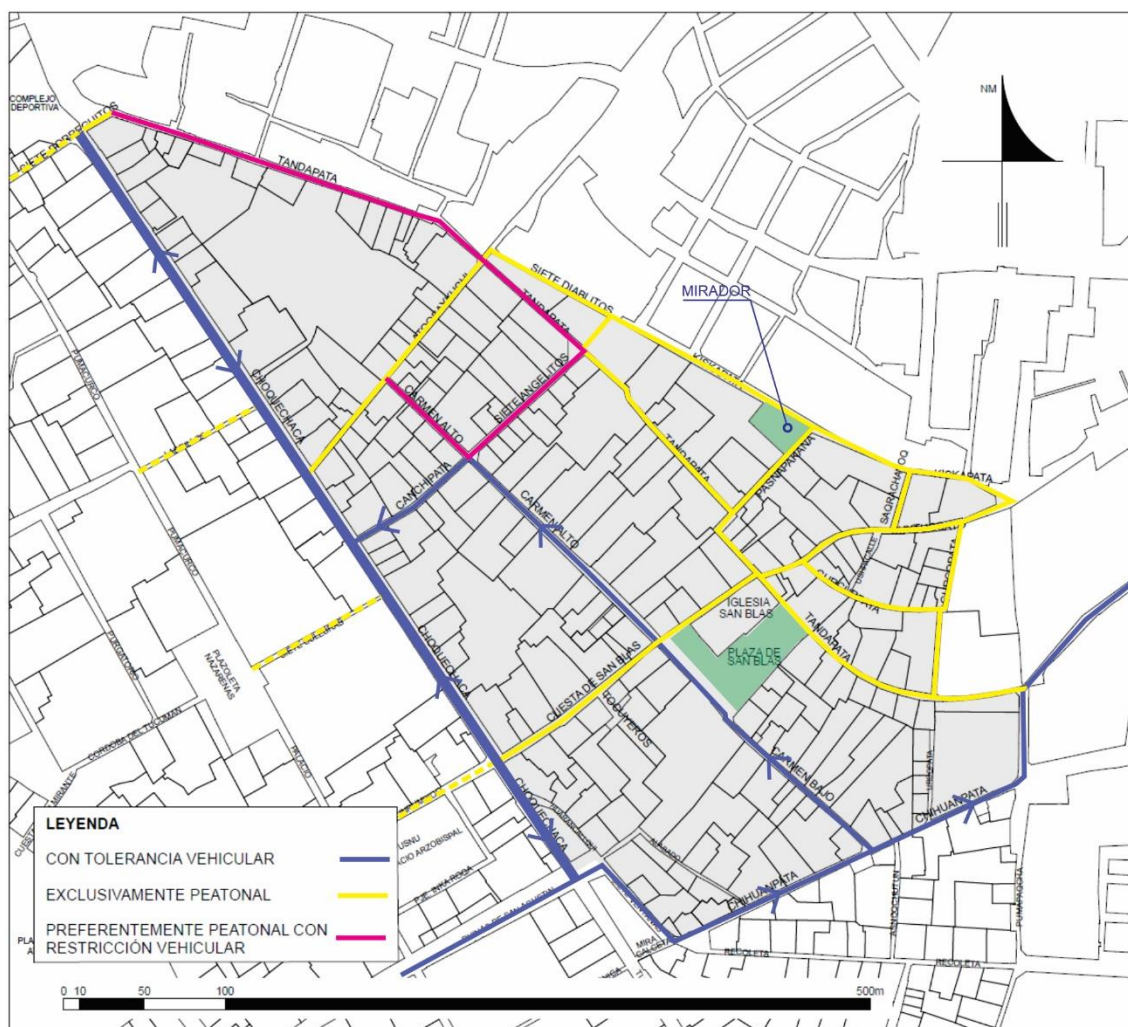
Esta nueva tipología de uso planteada albergaría un tipo nuevo de calle, cabe señalar que tal clasificación y sus características principales guardan relación con lo estipulado normativamente por el *Reglamento del Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco* (Municipalidad Provincial del Cusco, 2018), en este caso tendríamos:

- **Calles con tolerancia vehicular motorizada:** En este caso se permite un modo de movilidad mixto, aunque sin la presencia de vehículos de transporte urbano masivo a excepción de la calle Choquechaca cuya sección lo permite; la circulación de vehículos motorizados sería permitida solamente con una velocidad baja⁸ y sin perjuicio de la prioridad de circulación de los peatones

⁸ Los límites de velocidad deberán ser planteados a partir de un estudio mayor de movilidad de todo el centro histórico. Sin embargo, a priori creemos que una velocidad baja debería ser menor a los 30 Km/h.

- **Calles exclusivamente peatonales:** Las cuales permitirían el acceso de vehículos motorizados solamente en situaciones de emergencia y si las condiciones físicas de la calle lo admiten
- **Calles preferentemente peatonales con restricción vehicular:** El acceso de los vehículos motorizados de los residentes es permitido para el acceso a sus propiedades en horarios preestablecidos con unidades de peso y tamaño restringido; además que se permite el ingreso en situaciones de emergencia para vehículos especiales como: vehículos de emergencias médicas, bomberos, policía, recolectores de desperdicios, vehículos de mudanza y abastecimiento.

Mapa 13. Propuesta de tipología de calles por función



Fuente: Elaboración propia

Tabla 12. Tipología propuesta de vías por uso

<i>Calles con acceso vehicular motorizado</i>	<i>Calles exclusivamente peatonales</i>	<i>Calles preferentemente peatonales con restricción vehicular</i>
1. Choquechaca	1. Cuesta de San Blas	1. Carmen Alto (cdra. 2)
2. Chihuanpata	2. Calle Plazoleta	2. Siete Angelitos (cdra. 2)
3. Carmen Bajo	3. Tandapata (cdra. 1 y 2)	3. Tandapata (cdra. 3 y 4)
4. Carmen Alto (cdra. 1)	4. Kiskapata	
5. Canchipata	5. Siete Diablitos	
	6. Suytuccato	
	7. Curcopata	
	8. Pasñapakana	
	9. Saqrachayoq	
	10. Siete Borreguitos	
	11. Curcurpata	
	12. Siete Angelitos (cdra. 1)	
	13. Atoqsaycuchi	

Nota: Elaboración propia

4.2.2 Incorporación de elementos mecánicos móviles

Como parte de la mejora de la accesibilidad al barrio, se plantea la incorporación de elementos mecánicos, sobre todo teniendo en cuenta la dificultad de conseguir espacios accesibles con rampas tradicionales, principalmente por la pendiente pronunciada de las calles y el poco espacio disponible que es requerido para su instalación, así, la propuesta se apoya también en diversos razonamientos, tanto para la elección del tipo de elemento a instalar y como del lugar para hacerlo, de esta forma, podemos nombrar los siguientes criterios:

- **Pendiente o desnivel muy pronunciado.** Aquí se han tomado en cuenta las calles en las cuales, por tener una gran pendiente, la incorporación de graderías ha sido la solución tradicional. Además, se ha considerado el desnivel existente entre la plaza y la calle contigua.
- **Conectividad de espacios públicos con posibilidad de estadía.** Considerando la comunicación y utilización de los espacios abiertos más representativos del barrio.
- **Demanda de uso:** De acuerdo con los aforos estudiados, se plantea la incorporación de elementos, en este caso identificando aquellas calles con mayor intensidad de uso.
- **Coherencia de la red vial:** Se observa la continuidad en la circulación respecto de los espacios y sus usos, al respecto se han revisado las calles contiguas de acceso al barrio.



- **Cualidad histórica:** Recorridos con uso histórico y tradicional (Qhapaq Ñan – Eje Monumental).
- **Capacidad de recorrido de un peatón:** Se ha tomado en cuenta que la distancia mínima que puede recorrer caminando una persona es de 15 a 20 minutos o lo que equivale a una distancia entre los 500 y los 600 metros (Gobierno Municipal del Cusco, 2016)⁹, por lo que la distancia de los elementos instalados a los límites del barrio, no supera dichos parámetros.
- **Puntos de inicio y llegada estratégicos:** Los puntos de llegada e inicio en el caso de las rampas, permiten que la accesibilidad a otros puntos del barrio sea mejor, al tener las calles aledañas con pendientes menores.

De acuerdo con todo lo expuesto, se propone la instalación de dos grupos de rampas y un ascensor mecánicos, por lo que expondremos algunas consideraciones de carácter general para ello:

- **Rampas mecánicas en la calle Cuesta de San Blas:** Hablamos en este caso de rampas en plural puesto que el diseño final deberá estar desarrollado de acuerdo con las diferencias de pendiente que tiene la calle y, asimismo, tomando en consideración los descansos necesarios para permitir la comunicación con las puertas de acceso a los inmuebles.
- **Rampas mecánicas en la calle Pasñapakana:** En este caso, aparte de seguir las consideraciones señaladas para las rampas anteriormente descrita, es necesario que el diseño tome en consideración la preexistencia de muros incas a mitad de la calle (Ver Anexo 1).
- **Ascensor mecánico:** Esta planteado en una esquina de la plaza principal y a uno de los extremos de la fuente ornamental o “paccha”, en lugar de una de las escaleras actualmente instalada. Una de las ventajas es que, es un espacio no mayor al de las escaleras ya existente, es posible instalar un elemento que mejora considerablemente las condiciones de accesibilidad.

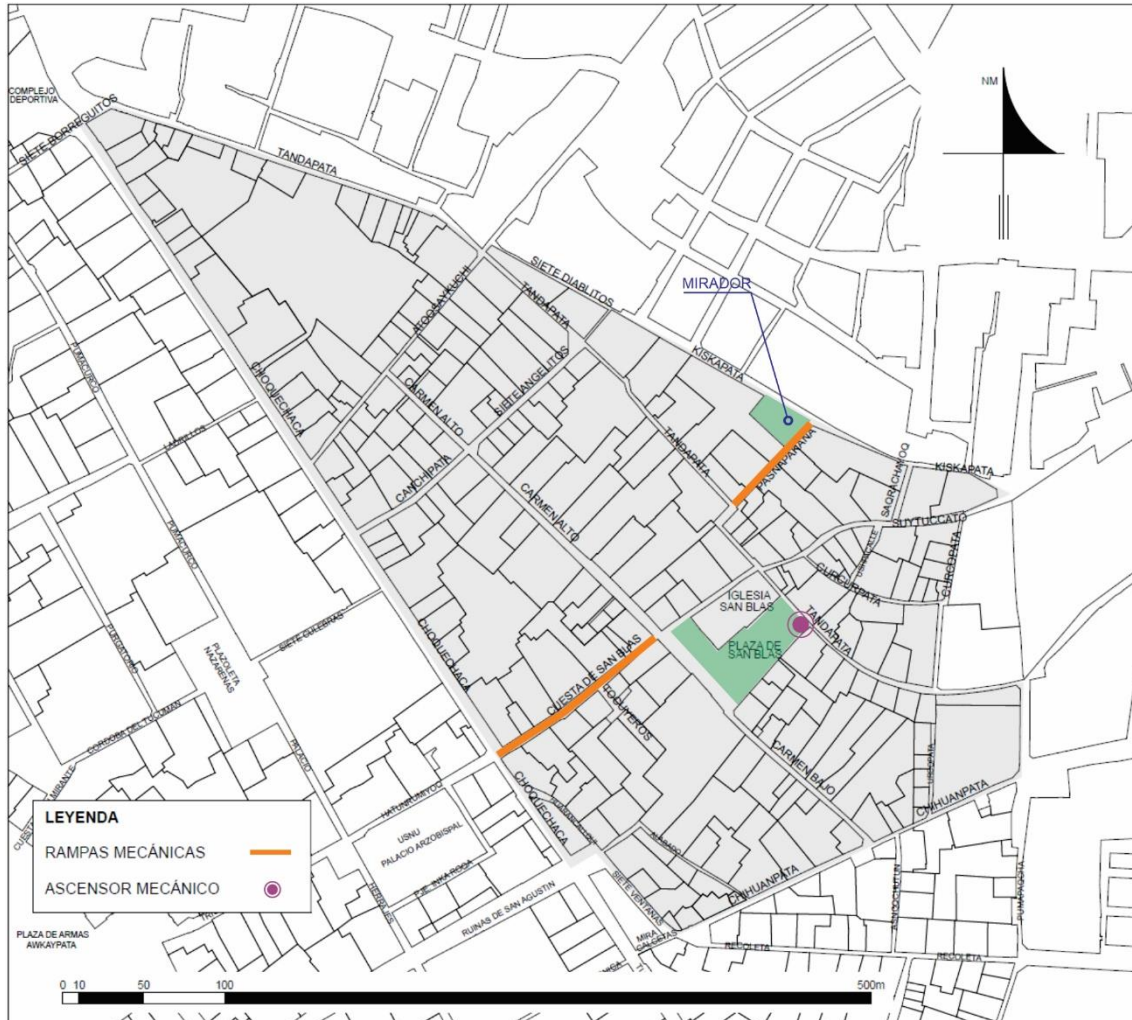
Huelga el manifestar que cualquiera de las intervenciones a efectuarse debe considerar ineludiblemente la condición patrimonial del sector, el respeto por las preexistencias y su necesaria adecuación contextual.

Además de las características de orden técnico en la ejecución, es necesario que en estos proyectos se contemplen las acciones para garantizar su sostenibilidad en el tiempo, lo cual implica también la obligación de socializar los proyectos con la

⁹ Cabe señalar que el Plan de Movilidad al que hace referencia la publicación citada, no fue aprobado ni implementado.

comunidad antes, durante y después de su ejecución, puesto que, al ser los usuarios directos, actúan también en beneficio de su mantenimiento.

Mapa 14. Propuesta de implementación de elementos mecánicos móviles



Fuente: Elaboración propia

4.2.3 Eliminación de barreras e incorporación del diseño universal

Muchas de las propuestas ya planteadas están ligadas directamente con la eliminación de barreras urbanas, sin embargo, existen también otras acciones, que pudieran considerarse de ejecución más rápida y sencilla que pudieran aportar resultados favorables inmediatos. Ejemplo de ello sería la eliminación de obstáculos como los postes que han sido detectados a lo largo de veredas de algunas calles o el mantenimiento de los senderos peatonales.

La existencia de barreras urbanas está ligada estrechamente con el diseño urbano y, eso es porque no existe un real entendimiento de ¿para quién? es que se diseña o se



interviene en los espacios públicos de la ciudad, es decir, el usuario objetivo de la misma. En toda obra arquitectónica, aparte de las condiciones estéticas que busca el diseñador, están presentes siempre las condicionantes funcionales que se deben conseguir, para lo cual es sumamente importante tomar en consideración al usuario objetivo del proyecto; lamentablemente en el diseño urbano de los espacios públicos, como en el caso de estudio, está obvia necesidad en el diseño no ha sido tomada en cuenta, así, los espacios públicos no están pensados en el principal usuario de los mismos: el peatón.

Además, consideramos que cualquier intervención sobre el espacio público debe asumir en la actualidad, la necesidad de incorporar el diseño universal como paradigma en su planteamiento y ejecución, lo cual, entre muchas otras ventajas, ahorraría en los costos de intervenciones posteriores de mejora de accesibilidad.

Ello es posible de implementar desde la ejecución de obras de carácter ingenieril como, por ejemplo, al realizar el mantenimiento en instalaciones subterránea que implican la destrucción y reposición del pavimento, en esta última acción es posible utilizar materiales acordes con la necesidad de accesibilidad de todas las personas. Y, por supuesto, la incorporación del diseño universal debe estar presente en cualquier diseño de mobiliario.

4.3 Mejora de la gestión del turismo en la ciudad

No tenemos dudas acerca de la importancia de la actividad turística en una ciudad como el Cusco, ligada en su gran mayoría al patrimonio cultural que posee, lo cual provee de réditos económicos que son aprovechados por gran parte de la población, principalmente en el centro histórico. Sin embargo, la actividad turística no está desligada de problemas, y ellos no precisamente por el turismo como actividad per se, sino por la gestión deficiente de la misma y del espacio urbano, al poner por delante los intereses económicos de corto plazo por sobre intereses de orden social y cultural de mediano y largo plazo.

En este punto cabe observar realidades donde tal fenómeno está más extendido y ha generado también réplica, en este sentido, el caso europeo es una buena muestra pues, se ha visto la respuesta de muchos movimientos sociales como reacción a estos efectos negativos generados por el turismo y a la política neoliberal que alienta al mismo, lo cual ha permitido mediatizar los reclamos que se han llevado inclusive a ámbitos de la política (Milano, 2018).



Podemos considerar entonces al caso europeo como pionero, sobre todo respecto a la problemática que atañe al turismo en las ciudades, y ello debido a que en este continente existe una preponderancia en los países como generadores y también receptores de turismo y, el hecho de haber convertido muchas ciudades que ostentan atractivos en ciudades turísticas, como el caso de Barcelona (López P., 2015).

El fenómeno ya es observable también en Latinoamérica, sobre todo en centros históricos, donde los efectos negativos de un turismo masificado ya son tangibles, con algunos efectos significativos como: *“el aumento de los precios en los mercados inmobiliarios locales, ...la promoción de nuevas formas de actividades de ocio hedonista y nocturno mercantilizado..., la desaparición del comercio minorista tradicional, que es sustituido por comercio elitista... y, finalmente la contribución a otros fenómenos urbanos como la gentrificación”* (Cabrerizo, C., Sequera, J., & Bachiller P., ca. 2018, pág. 78).

En este punto es necesario preguntarse si el caso europeo podría replicarse en la realidad de un centro histórico como el cusqueño, en el cual es cada vez más notoria la existencia de fenómenos ligados al turismo de masas como los descritos anteriormente y, lo que es más preocupante, si ello produciría como en Europa, una suerte de aversión social hacia él. Si bien la respuesta aun no es clara, al parecer se están gestando las condiciones para que ello suceda.

Al respecto, en el medio local, existe una gestión que pondera la promoción de la turistificación de la ciudad y sobre todo del centro histórico, que ha decantado también en problemas que atañen a la accesibilidad según se ha podido observar a lo largo de la investigación en el barrio de San Blas con el análisis del uso del suelo y también la opinión de los entrevistados, que se tangibiliza en la proliferación de servicios dirigidos a un público visitante que vienen modificando progresivamente la ocupación del territorio y alentando la exclusión del poblador local, y ello se ha visto reflejado también en la propia utilización del espacio público y la relaciones sociales que allí se realizaban tradicionalmente: *“Para la mayoría de residentes, la plazoleta de San Blas, hoy en día, se orienta más hacia la satisfacción de las demandas del turista que a fortalecer los vínculos barriales”* (Jauler, 2015, pág. 23).

Así pues, muchos de los problemas sociales están justamente ligados con la utilización de los diversos espacios de la ciudad, y es observable tanto en los espacios de orden público como también de orden privado y es que, como adelantamos, la actividad turística influye en los usos del suelo, habiendo generado por ejemplo para el caso de estudio, cambios tangibles del uso con características residenciales y/o de comercio



vecinal, por usos comerciales ligados a satisfacer las demandas del creciente turismo como establecimientos de hospedaje, restaurantes, ventas de souvenirs, etc. En muchos de los casos, la reconversión de inmuebles de corte residencial en edificios de hospedaje, por ejemplo, está contribuyendo al desplazamiento de los pobladores originales a sectores de la ciudad con mejores condiciones de habitabilidad.

Al respecto consideramos que la solución a este tema pasa por la forma de gestionar la ciudad, tanto de las actividades turísticas, pero también de la propia gestión del espacio urbano físico, tanto a nivel de la ocupación del suelo como de la intervención sobre el espacio público, y es aquí donde la importancia de contar con lugares accesibles cobra relevancia puesto que la calidad de vida del ciudadano está intrínsecamente ligada también a la utilización de los servicios públicos en pleno desarrollo de sus capacidades.

Para la mejora de la gestión planteada se requiere el trabajo de los gobiernos locales que, como administradores del suelo urbano, cuentan con la posibilidad de formular e implementar los instrumentos técnicos y normativos que sean necesarios, concretamente los planes urbanos; en este sentido debemos aclarar que la ciudad del Cusco y su centro histórico cuentan con planes urbanos, lo que nos lleva a asumir tres posibilidades, o el alcance de los mismos no es suficiente o, existen falencias en su implementación o es una combinación de ambas; apriorísticamente y, de acuerdo a lo revisado en el *Plan Maestro del Centro Histórico* relacionado a la accesibilidad urbana, podemos señalar que estamos ante la tercera posibilidad y es que, al menos en relación a la accesibilidad los planteamientos contenidos en el plan en mención son escasos, requiriendo a nuestro entender ser complementado con un documento más específico. En todo caso, la revisión de los instrumentos con los que cuenta la ciudad, su alcance y aplicabilidad, darían espacio para una línea de investigación posterior.

Es necesario también entender, en un entorno patrimonio cultural como el estudiado, las contradicciones y disonancias que puedan aparecer entre el patrimonio y el turismo y, a partir de este entendimiento generar el modelo de desarrollo deseado, redefiniendo las actividades que son deseables para la ciudad, evaluando el rol que cumple la actividad turística y su implicancia en la vida de la ciudad.

4.4 Elaboración de un *Plan Específico de Accesibilidad Urbana*

En el emprendimiento de acciones de mejora de la accesibilidad en los ámbitos urbanos, consideramos que su abordaje, para tener un impacto más significativo, requiere de un tratamiento sistémico, mediante el cual sea posible encontrar soluciones que abarquen



la complejidad urbana en todos sus componentes, sean de orden social, económico, ambiental, cultural, etc., en el entendido de que la ciudad funciona como un sistema en dónde cada uno de estos componentes influyen y son influenciados por los otros.

En este sentido, si bien acciones individuales pueden coadyuvar en la consecución de una ciudad más inclusiva, la finalidad última es conseguir que la accesibilidad adquiera un carácter de universalidad verdadero, permitiendo que al menos, con respecto al uso de los espacios públicos, cualquier individuo pueda hacer uso de estos y sus componentes con total autonomía y libertad.

Es aquí donde los instrumentos de planificación urbana cobran relevancia fundamental ya que, según el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (RATDUS), son los documentos de carácter técnico y normativo -al menos así se entienden en el Perú-, los que orientan y regulan la ocupación y gestión racional del suelo a todos los niveles, adicionalmente, en el mencionado Reglamento se especifica que los procedimientos detallados en este, son de obligatoria aplicación de los gobiernos locales, siendo los encargados y responsables de planificar el desarrollo integral de sus jurisdicciones (MVCS, 2016).

Por otra parte, el PNA 2018-2023, formulado también por el MVCS y citado con anterioridad, el cual es un instrumento de planificación de corte estratégico y en la actualidad vigente pero lamentablemente no implementado hasta el momento, claramente propone la *“incorporación de la accesibilidad en los instrumentos de gestión y desarrollo, y proyectos de inversión”* (MVCS, 2018, pág. 75).

El marco normativo nacional por lo tanto faculta y, es más, promueve la creación de instrumentos de gestión del territorio que sean sostenibles e incorporen la accesibilidad dentro de sus alcances para todas las jurisdicciones nacionales a cargo justamente de los gobiernos locales. Al respecto, es muy destacable confirmar que, por parte de la Municipalidad Provincial del Cusco, se han desarrollado y aprobado los instrumentos de gestión normativos necesarios indicados en el RATDUS, tales como:

- Plan de Acondicionamiento Territorial Cusco 2018-2038
- Plan de Desarrollo Metropolitano Cusco 2017-2037
- Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023
- Plan Urbano del Distrito de Cusco 2016-2021¹⁰
- Plan Maestro del Centro Histórico de Cusco 2018-2028

¹⁰ Actualmente, en el RATDUS vigente, la figura de Plan Urbano Distrital ya no se encuentra comprendida, el Plan en mención se desarrolló en atención a la normativa derogada (DS 004-2011-VIVIENDA), sin embargo, el mencionado plan está en plena vigencia, por lo cual lo hemos considerado.



Sin embargo, los planes en mención no abordan el tema de la accesibilidad urbana sino a través de lineamientos generales y sin el desarrollo de acciones puntuales para el tratamiento de los espacios públicos, tal y como fue expuesto al revisar las propuestas del Plan Maestro del Centro Histórico. Se ha detectado aquí pues un vacío importante dentro de tales instrumentos de gestión de la ciudad, el cual creemos puede ser llenado, a través de la elaboración e implementación de planes específicos de accesibilidad urbana, bajo la lógica de encontrarse articulados todos ellos.

La propuesta de elaborar un Plan Específico de Accesibilidad Urbana para el Centro Histórico de la ciudad, se sustenta también en la necesidad de un abordaje particularizado de las condicionantes y singularidades que este sector de la ciudad posee, además de que para ello es necesaria la participación de actores especializados que confluyen en la gestión del mismo (como la Dirección Desconcentrada de Cultura, por ejemplo), ello por supuesto, sin menoscabo de la también necesidad de que el tratamiento particularizado de este sector se articule al tratamiento global de la ciudad ya que, en la práctica, el centro histórico es parte funcional de un sistema urbano mayor.

Así, el propio sistema nacional de planificación que el MVCS toma en cuenta para la formulación de planes urbanos (Ver Ilustración 8), considera la necesaria articulación de estos a través de una jerarquía determinada. Esto debería garantizar, entre otras cosas, que los planes se desarrollen bajo estrategias coherentes y alineadas, pudiendo integrar planificación ambiental, social, económica, etc., en los instrumentos de planificación territorial.

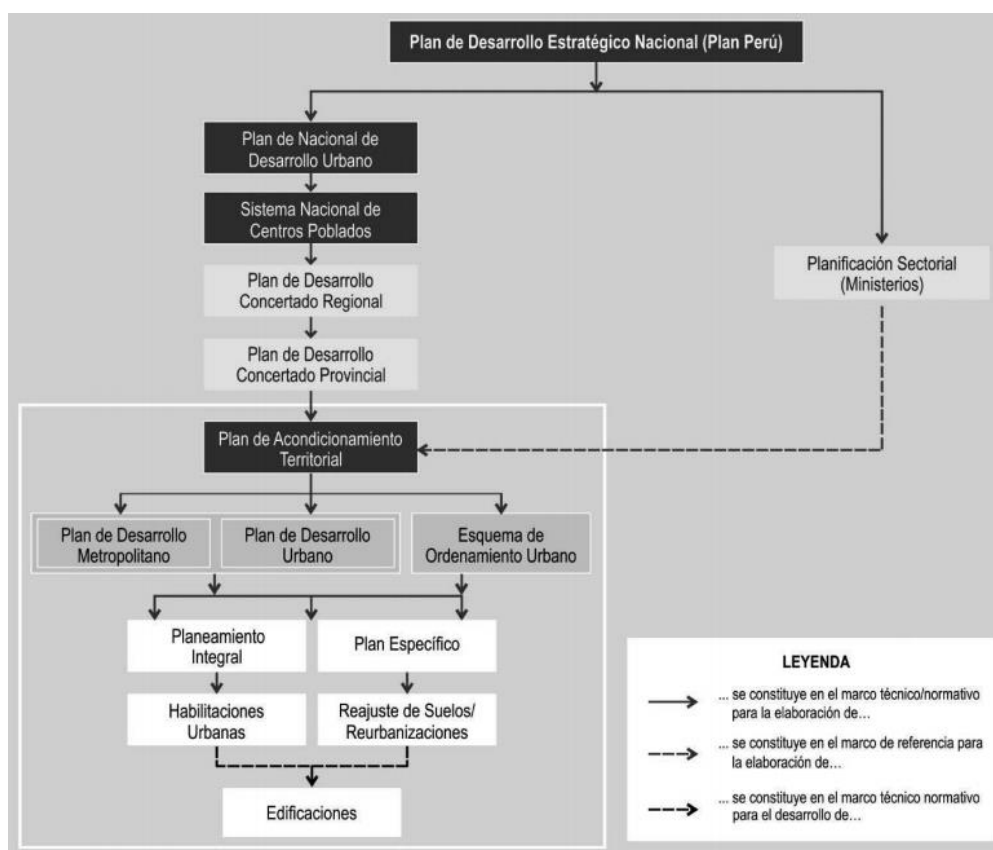
Así, los Planes Específicos, dentro de la lógica de la planificación urbana en el Perú, se constituyen en instrumentos que sirven de complemento a la planificación urbana de las diversas localidades, cuya finalidad es facilitar la actuación urbanística en determinados sectores identificados por los Planes de Desarrollo Urbano (MVCS, 2016), huelga decir que el Centro Histórico de Cusco es justamente uno de estos sectores, por lo cual, el propio *Plan Maestro del Centro Histórico* de Cusco recae también en esta clasificación.

Si bien, acciones de intervención particulares sobre los espacios públicos de la ciudad en pro de la mejora de accesibilidad resultan siendo importantes y muchas veces necesarias, sobre todo cuando el devenir de la ciudad requiere tomar acciones rápidas; creemos en la necesidad de implementar también acciones que respondan a un proceso de planificación integral de la ciudad; en ese sentido, un *Plan Específico de Accesibilidad para el Centro Histórico de Cusco* podría abordar, el problema de accesibilidad en toda su complejidad, con el respectivo planteamiento de estrategias, objetivos, acciones, programa de inversiones y proyectos, mecanismos de gestión, etc., necesarios para una

implementación sostenible temporal y económicamente. Conjuntamente a lo señalado, existen otras características o ventajas en abordar las acciones de mejora de la accesibilidad a través de un Plan, entre las que podemos destacar:

- Reconocimiento y soporte social. Por naturaleza y también exigencia normativa, los planes urbanos deben ser participativos, y ello significa que tanto durante su desarrollo, implementación y seguimiento, es necesario el involucramiento de la sociedad a través de todos sus actores; algunas de las ventajas en ello, sería el conseguir su legitimación y apropiación social, que a priori garantizarían su implementación.
- Integración de Componentes. Como manifestamos, la ciudad es un constructo complejo en el que operan y confluyen diversos componentes (sociales, económicos, culturales, etc.), por lo cual, un plan urbano, tiene la posibilidad de responder a tal dinámica, pudiendo entonces plantear soluciones que los articulen.
- Homogenización de criterios de intervención. Algo importante más aún al tratarse de un medio como el Centro Histórico, en el cual, cualquier intervención física se debe realizar atendiendo al contexto y a la normativa específica existente.

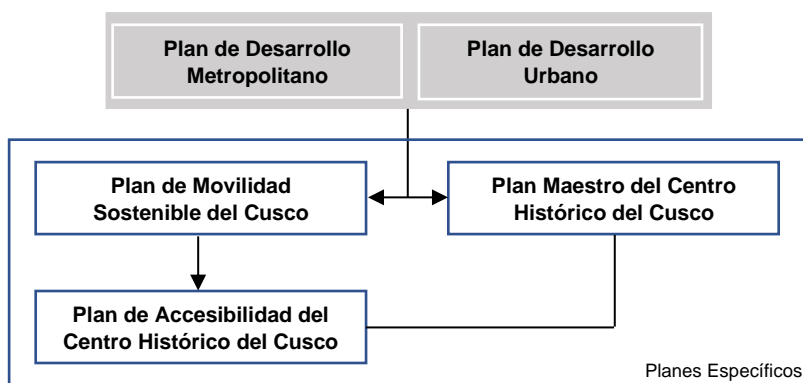
Ilustración 8. Esquema de jerarquía y articulación de instrumentos de planificación estratégica y planes urbanos



Fuente: "Manual para la Elaboración de Planes de Acondicionamiento Territorial" (MVCS, 2015)

Así pues, en el objetivo de emprender la posible elaboración de un Plan Específico de Accesibilidad Urbana para el Centro Histórico de Cusco, se muestra como planteamiento también la articulación que creemos debería tener dentro del sistema de planificación urbana de la ciudad en cumplimiento con la normativa nacional (Ver Ilustración 9). En ese sentido es necesario, aparte de los planes de desarrollo mayores, la existencia de un plan que aborde el tema de la movilidad integralmente¹¹; ello sin perder de vista la necesaria articulación estratégica con la planificación sectorial emprendida por carteras como las de turismo, cultura, economía, etc.

Ilustración 9. Esquema propuesto de Articulación del Plan de Accesibilidad Urbana del CHC



Elaboración propia

Por último, creemos que la formulación en concreto del Plan de Accesibilidad Urbana del Centro Histórico de Cusco, deba elaborarse con atención a una previa estructuración urbana que identifique sectores homogéneos físicamente del Centro, a fin de que las propuestas de intervención, más allá de su integración como un todo, respondan también a las particularidades propias de cada ámbito, como en el caso del barrio de San Blas.

¹¹ El año 2016 se elaboró un Plan de Movilidad para la ciudad que incluía en su propuesta de implementación al Centro Histórico, sin embargo, tal documento no llegó a ser aprobado, pero ha sembrado un precedente importante, que bien podría ser actualizado.



Conclusiones y Recomendaciones

En la medida en que la investigación propone el abordaje de la problemática de la accesibilidad urbana en el barrio de San Blas del centro histórico de Cusco y, la propuesta de acciones en la búsqueda de soluciones a estas, es que también han sido planteados diversos objetivos de partida, buscado darles respuesta a través del estudio presentado; en ese sentido se presentan a continuación las conclusiones resultantes:

- En la presente investigación se plantearon acciones para revertir los problemas existentes de accesibilidad y movilidad de las personas en el barrio de San Blas. Lo más relevante en las acciones planteadas fue la confirmación de que es posible mejorar las condiciones de accesibilidad en un entorno complejo y de características particulares como el estudiado a partir acciones sobre el medio físico, así como también, por medio de acciones para mejorar la gestión urbana con un cambio en el enfoque de cómo se percibe esta y su funcionamiento. Lo que más ayudó en la identificación de las acciones fue el relevamiento de información in situ y la contrastación de lo encontrado con entrevistas a personas conocedoras de la realidad ya que, gracias a ello, pudieron ser confirmadas muchas de las ideas de acción preliminares. Entre las dificultades, de manera general para la investigación, destaca la actual coyuntura sanitaria, lo que ha dificultado el relevamiento de datos de manera presencial.
- Al mismo tiempo, se verificó el actual estado físico y utilización de los espacios públicos del barrio, pudiéndose analizar en el mismo lugar de investigación los problemas relacionados a la accesibilidad que ostenta el sector, los cuales pasan por la existencia de barreras físicas y un mal diseño de los elementos urbanos. Lo más importante en la verificación del actual estado físico fue comprobar, de primera mano, las complejas condiciones existentes y el tratamiento que se le ha dado al espacio público para la circulación de las personas, puesto que ello ha sido imprescindible para la formulación de acciones de intervención físicas.
- No se han analizado acciones y/o propuestas existentes para la mejora de la accesibilidad en el sector de estudio, dado que, por la verificación del medio físico efectuada, no ha sido posible la identificación de intervenciones o acciones relevantes en este sentido.
- En la investigación fue posible el análisis de experiencias, con buenos resultados, emprendidas en medios similares al caso de estudio, asimismo, la revisión de estas ha servido para el planteamiento de propuestas de solución que integren medios mecánicos móviles. Lo más resaltante fue comprobar que existen



prácticas de intervención contemporánea que no están vetadas para entornos patrimoniales y que pueden ser replicadas en sitios como el estudiado con el debido cuidado de las preexistencias del lugar.

- El estudio del sector y las acciones planteadas cumplen el propósito de coadyuvar en la mejora de la accesibilidad y movilidad del barrio de San Blas, además que, por ende, en el tratamiento de los espacios públicos del centro histórico y la ciudad. Lo más destacable es que, se propende con ello, a la búsqueda de una urbe más justa e inclusiva, puesto que con acciones como las planteadas es posible democratizar el uso de los espacios públicos, con plena autonomía y libertad para todas las personas.
- A través de la investigación se ha demostrado también que los problemas de accesibilidad afectan sobre todo a los sectores de la sociedad más vulnerables, estando alentados por una deficiente gestión del territorio y una errónea jerarquización de las prioridades para el desarrollo.

Por otra parte, la presente investigación abre las puertas para el desarrollo de líneas de investigación futura, con la finalidad de mejorar la accesibilidad urbana:

- Es necesaria una revisión exhaustiva de los instrumentos de gestión de la ciudad y ver, de acuerdo con lo que señala el reciente Plan de Accesibilidad Nacional, el cumplimiento de medidas en pro de la accesibilidad universal, ello con la finalidad de perfeccionar tales instrumentos, de manera tal que se adapten a las exigencias actuales y puedan generar acciones tanto en la mejora de la accesibilidad como de la movilidad de la ciudad.
- La mejora de la accesibilidad debe ser un trabajo que se desarrolle en todos los ámbitos de la ciudad, razón por la cual, el estudio de las condiciones existentes debe hacerse extensivo a otros sectores urbanos ya que, como se pudo observar en la presente investigación, cada sector presenta particularidades físicas y sociales que deben ser analizadas.
- Como se ha demostrado, los referentes de intervención son sumamente importantes, al respecto, sería muy importante la generación de investigaciones que aborden el manejo de la problemática clasificada por medios similares, por ejemplo, a escala de centros históricos latinoamericanos.



Por último, se detallan a continuación algunas recomendaciones producto de los resultados de la presente investigación:

- Desde el punto de vista metodológico, comprendiendo que la accesibilidad es un tema en el que se ven involucrados temas sociales y, más aún, que el emprendimiento de acciones debe ser siempre socializado y participativo; es factible el profundizar aún más sobre el tema de la investigación planteado, haciendo extensivo el análisis a la sociedad civil en su conjunto, con lo cual será posible enriquecer aún más el planteamiento de propuestas expuesto. Del mismo modo, con la posibilidad de poder ampliar mucho más el espectro físico de actuación.
- Desde el punto de vista académico, el indagar sobre las posibilidades de solución y mejora de los espacios urbanos, aun frente a las dificultades en entornos físicos y sociales complejos es una tarea importante que debe ser asumida, tanto para la generación de conocimiento nuevo como para apoyar en la generación de entornos urbanos inclusivos.
- Además de lo señalado, es importante el involucramiento y compromiso a nivel de las entidades administradoras de la ciudad, sin su concurso práctico, la mejora de la accesibilidad en nuestras ciudades quedará siempre relegada en el ámbito de la utopía. Investigaciones y planteamientos de orden académico pueden existir muchos, pero son las acciones concretas las que finalmente podrán lograr el cambio positivo que se requiere.



Bibliografía

- Alcazar R., L., & Vallenas C., H. (2019). *Planteamiento de un sistema de movilidad vehicular y peatonal sostenible en el barrio de San Blas. Tesis para optar al título profesional de ingeniería*. Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Alonso, F. (2017). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *TRANS. Revista de Tarductología(II)*, 15-30.
- Avellaneda, P. (2014). Ordenar la calle: una cuestión de prioridades. *Civilizate*, 14-16.
- Benjamin, W. (1972). *Discursos interrumpidos I*. Frankfurt: Taurus.
- Cabrerizo, C., Sequera, J., & Bachiller P. (ca. 2018). Entrela turistificación y los espacios de resistencia en el centro de Madrid: Algunas claves para (re) pensar la ciudad turística. *Ecología Política*, 78-82.
- Concello de Vigo. (2016). *Vigo Vertical. Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrada*. Vigo: Concello de Vigo. Obtenido de https://hoxe.vigo.org/pdf/FEDER/edusi_vv.pdf
- Davila, N. (2020). *Lás rampas de la Gran Vía ya están en marcha*. Recuperado el 07 de 12 de 2020, de Faro de Vigo: <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/12/03/rampas-gran-via-marcha-25895752.html>
- De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.
- De la Cadena, M. (2004). *Indígenas Mestizos: raza y cultura en el Cusco*. Lima: IEP - Instituto de Estudios Peruanos.
- DIRCETUR. (2016). *Boletín Estadístico de Turismo - Cusco 2016*. Obtenido de <https://dirceturcusco.gob.pe/wp-content/uploads/2018/10/boletin-estadistico-2016.pdf>
- Escoms, A. (2016). *Accesibilidad. Centro Histórico. Vitoria-Gasteiz*. Recuperado el 07 de 12 de 2020, de [arquitecturayempresa.es](https://arquitecturayempresa.es/noticia/accesibilidad-centro-historico-vitoria-gasteiz):
- Estrada I., E., Nieto D., L., & Ochoa L., Y. (2005). *San Blas: la destrucción de un barrio histórico*. Cusco: Centro Guaman Poma de Ayala.
- Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona.
- Gobierno Municipal del Cusco. (2016). Plan Cusco 2016. *Plan de Movilidad y Espacio Público del Cusco*.
- INEI. (2018). *Peru: Perfil Sociodemográfico 2017*. Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI. (s.f.). *Censos nacionales 2017*. Recuperado el 05 de 02 de 2021, de Sistema de consulta de base de datos: <https://censos2017.inei.gob.pe/pubinei/index.asp>



- Jauler, M. J. (2015). Entre lo global y lo local: San Blas, un barrio heterogéneo. *La Colmena*(8), 18-27.
- López Noguero, F. (2002). El análisis de contenido como método de investigación. *XXI Revista de Educación*(4), 167-179.
- López P., F. (2015). Barcelona, de ciudad con turismo a ciudad turística. Notas sobre un proceso complejo e inacabado. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61(3), 483-506.
- Martínez C., P. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*(20), 165-193. Recuperado el 07 de 12 de 2020, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=646/64602005>
- Mejora de la accesibilidad al Centro Histórico de Vitoria-Gasteiz*. (2015). Recuperado el 07 de 12 de 2020, de On Diseño: <http://www.ondiseño.com/proyecto.php?id=2286>
- METRIDIS. (2019). *Estrategia regional sobre discapacidad y desarrollo inclusivo*. Cusco: Asociación Arariwa.
- Milano, C. (2018). Overtourism, malestar social y turimofobia. Un debate controvertido. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564.
- MIMP. (2014). *Guía gráfica de la norma técnica A.120*. Lima: Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2005). *Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2005*. Cusco.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2013). *Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia del Cusco 2013-2023*. Cusco.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2016). *Plan Urbano del Distrito de Cusco 2016-2021*. Cusco.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2018). *Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028 - Tomo I*. Cusco.
- Municipalidad Provincial del Cusco. (2018). *Plan Maestro del Centro Histórico del Cusco 2018-2028. Tomo II - Reglamento*. Cusco.
- MVCS. (2015). *Manual para la Elaboración de Planes de Acondicionamiento Territorial*. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- MVCS. (2016). *Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible* (Vols. (DS 022-2016-VIVIENDA)). Lima, Perú: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- MVCS. (2018). *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023*. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- ONU. (2008). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- ONU. (s.f.). *Objetivos del Desarrollo Sostenible*. Recuperado el 03 de 02 de 2021, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>



- Pérez-Bouzada, A. (2020). *Un repaso por Vigo Vertical: las cuestas y escaleras que no volverás a subir*. Recuperado el 05 de 12 de 2020, de El Español. treintayseis:
<https://www.elespanol.com/treintayseis/articulos/actualidad/un-repaso-por-vigo-vertical-las-cuestas-y-escaleras-que-no-volveras-a-subir>
- Quispe G., E. (2015). Regeneración urbana, turismo y barrios del Centro Histórico del Cusco, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Análisis comparativo 1983-2005. *Devenir*, 2(4), 45-72.
- Resolución Legislativa N° 26448 (Congreso de la República del Perú 1995).
- Sala Mozos, E., & Alonso López, F. (2005). *La Accesibilidad Universal en los Municipios: guía para una política integral de promoción y gestión*. IMSERSO.
- Sarduy, Y. (2007). El análisis de información y las investigaciones cuantitativa y cualitativa. *Revista cubana de salud pública*, 33(3). Obtenido de
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21433320>
- UNESCO. (2008). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO.
- Valencia B., T. (2007). *Nuevas relaciones, viejas tradiciones en San Blas. Impactos del Turismo en un barrio tradicional de Cuzco*. (PUCP, Ed.) Lima: Tesis para optar en grado de Magister en Antropología.

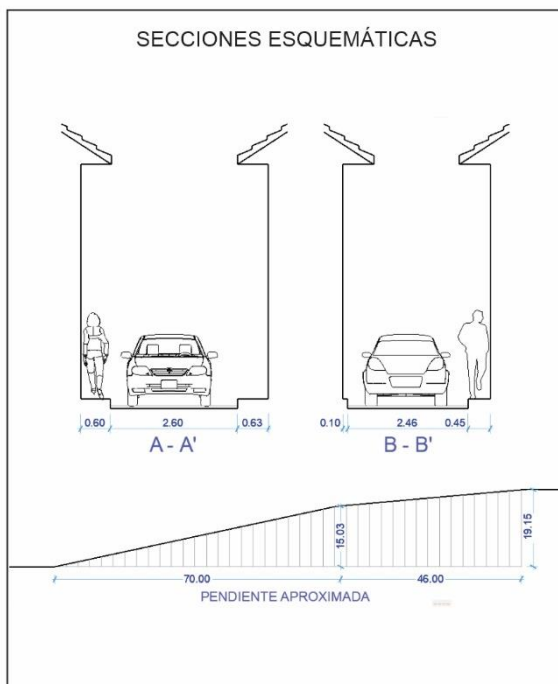
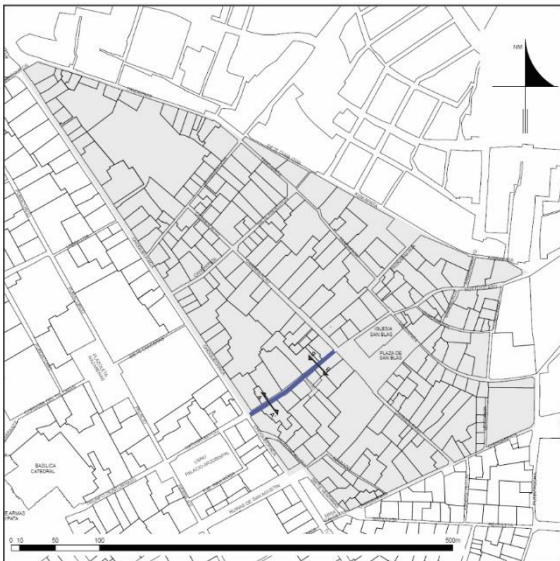


ANEXOS



ANEXO 1
FICHAS DE EVALUACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICO

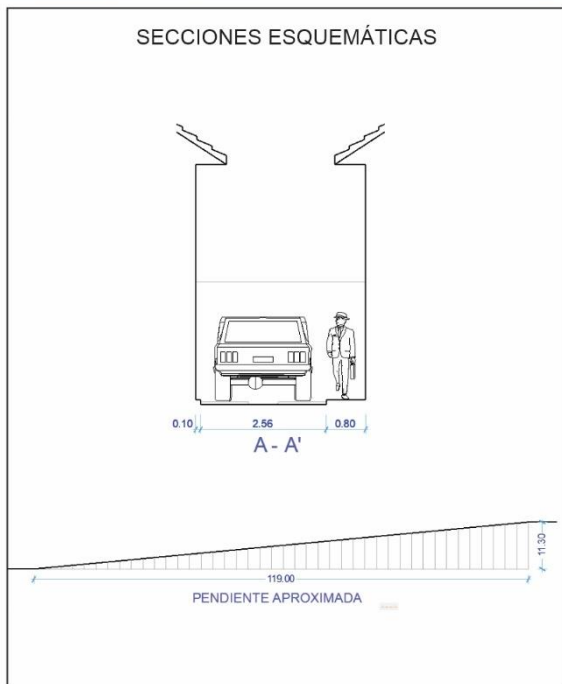
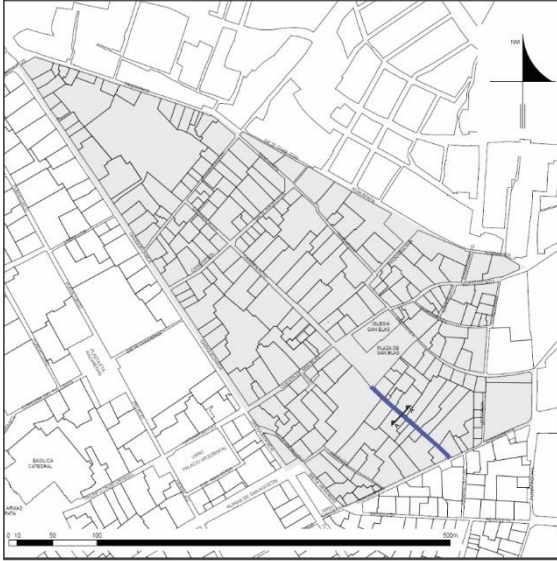
01 CALLE CUESTA DE SAN BLAS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular un solo sentido		Variable entre 8.95 y 21.5 %	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	Sí	No	Variable entre 0.63 y 0.10 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (irregulares)	2	1 sin características especiales	Variable entre 2.60 y 2.46 m
Otras características relevantes			
Veredas con numerosos escalones			

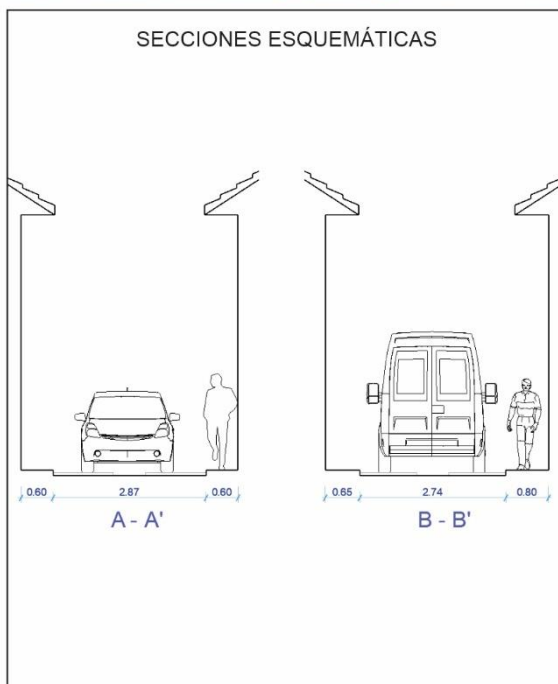
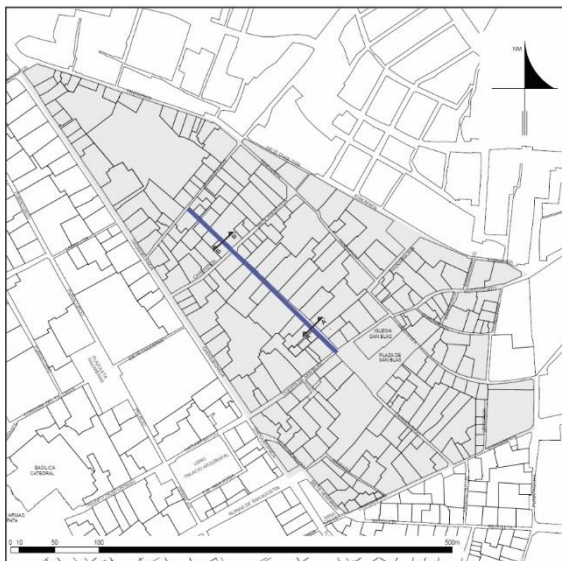
02 CALLE CARMEN BAJO



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular un solo sentido		Aproximada de 9.56%	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	No	No	Variable entre 0.80 y 0.10 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (irregulares)	1	No tiene	Aproximada de 2.60 m
Otras características relevantes			
Un lado de la vía prácticamente no tiene vereda			

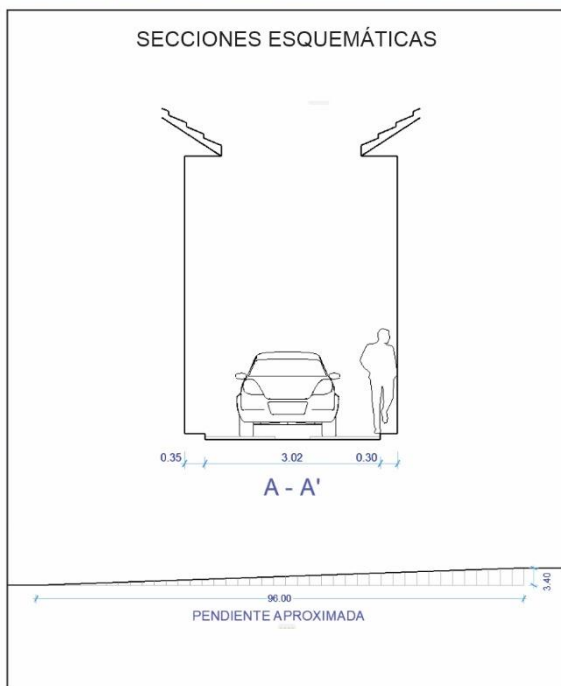
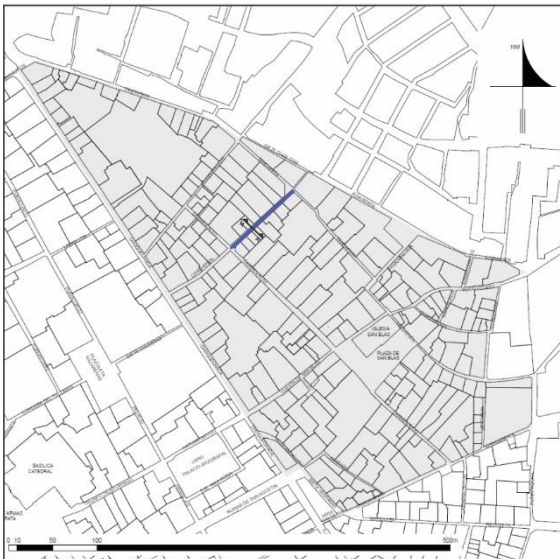
03 CALLE CARMEN ALTO



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular doble sentido		Casi sin pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	No	No	Variable entre 0.80 y 0.60 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (adoquines)	En las esquinas	No tiene	Variable entre 2.87 y 2.74 m
Otras características relevantes			
Las veredas tienen una altura menor a los 15 mm			

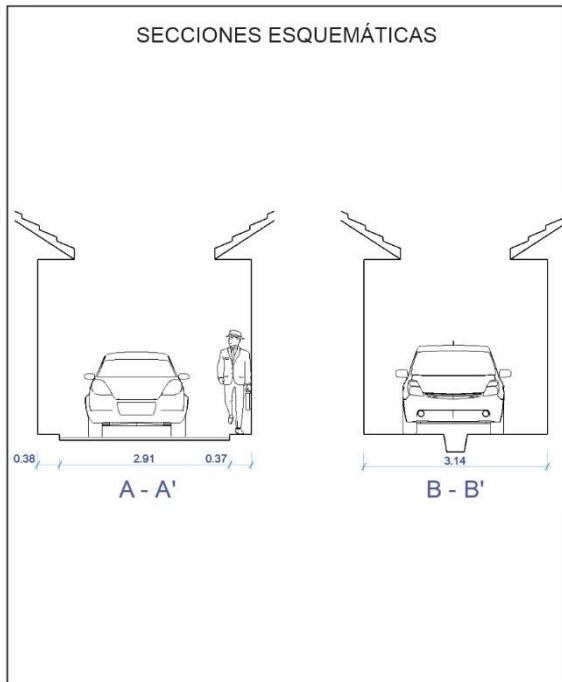
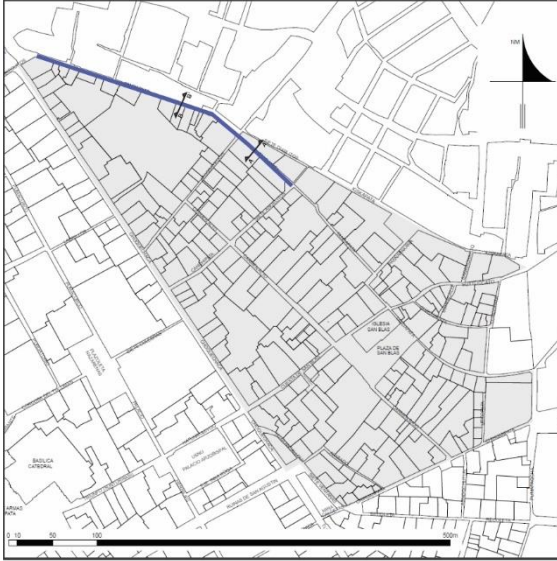
04 CALLE SIETE ANGELITOS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular doble sentido		Aproximada de 4.75%	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	Si	No	Variable entre 0.35 y 0.30 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (irregular)	En las esquinas	No tiene	Aproximada de 3.05 m
Otras características relevantes			
Presencia de postes a lo largo de muchas partes de vereda			

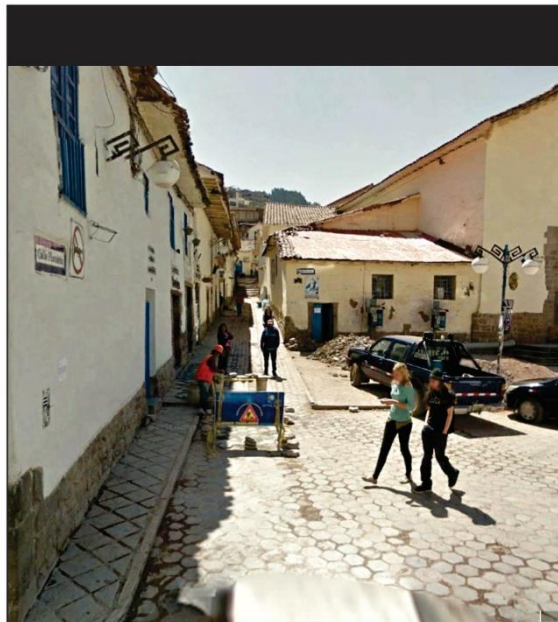
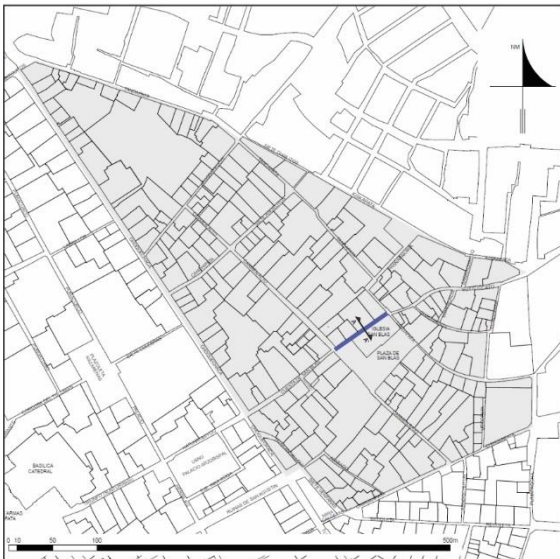
05 CALLE TANDAPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular doble sentido		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (irregular)	No	No	Aproximada 0.38 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (irregular)	En las esquinas	No tiene	Variable entre 3.14 y 2.91 m
Otras características relevantes			
En gran parte de la vía no existen veredas, compartiendo la calzada con el tránsito peatonal			

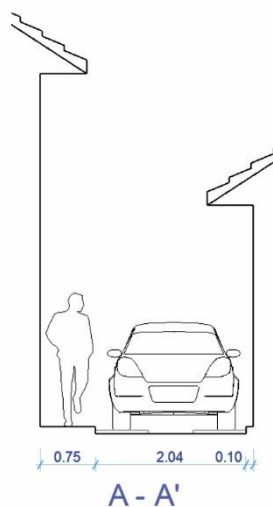
06 CALLE PLAZOLETA



FUENTE: GOOGLE EARTH 2015



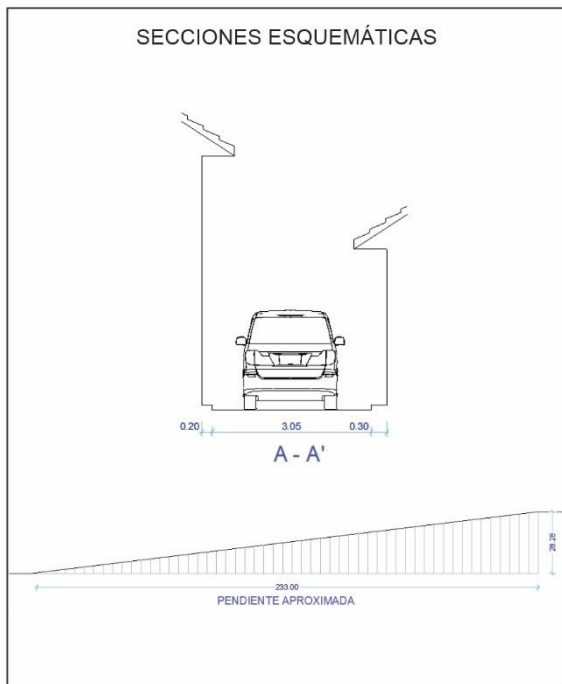
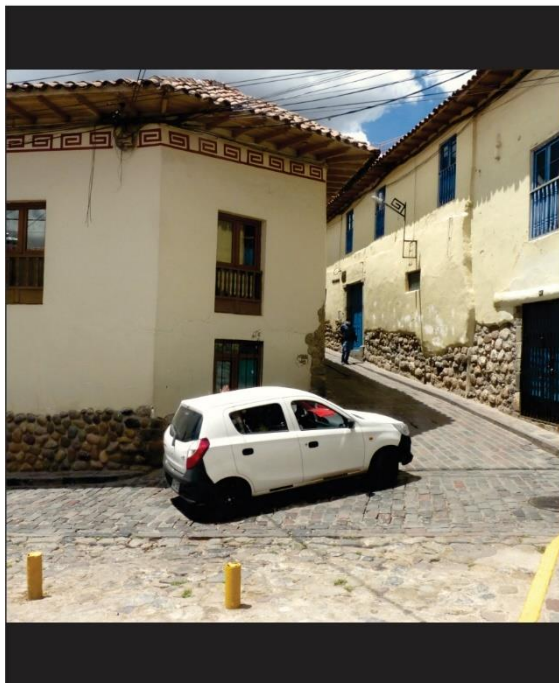
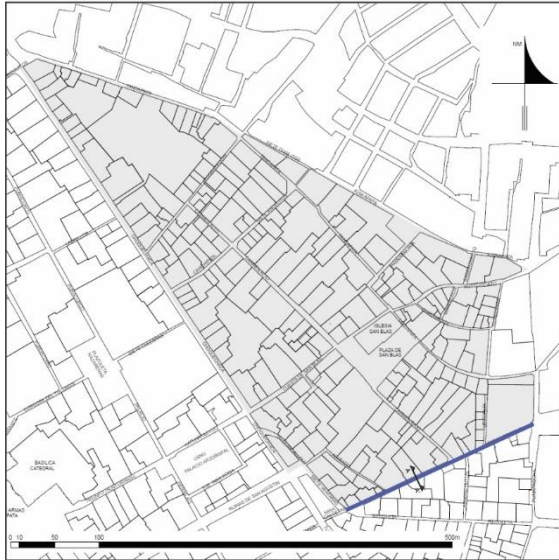
SECCIONES ESQUEMÁTICAS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular doble sentido		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	Si	No	Variable entre 0.75 y 0.10 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (adoquines)	No	No tiene	Aproximado 2.04 m
Otras características relevantes			
Un lado de la vía prácticamente no tiene vereda			

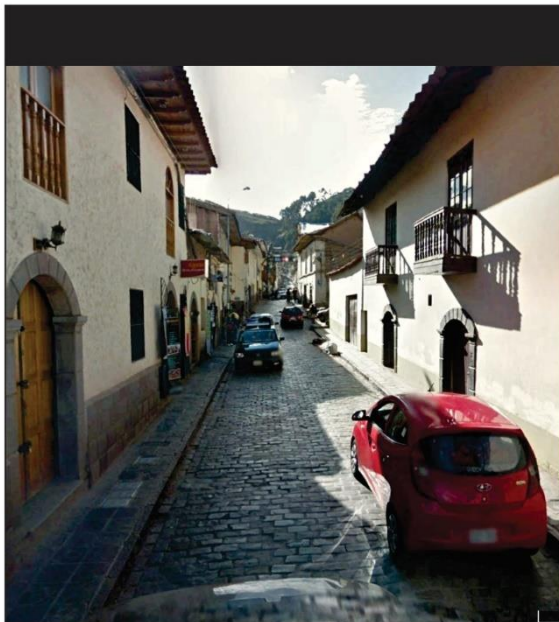
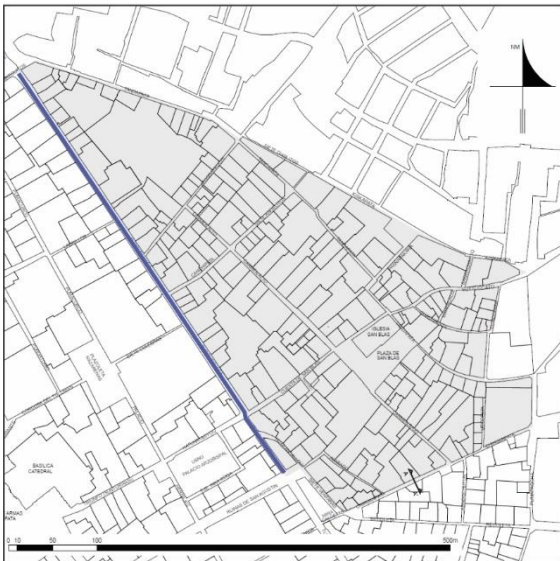
07 CALLE CHIHUANPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular un solo sentido		Aproximada 12.16%	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	No	No	Variable entre 0.30 y 0.20 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (adoquines)	2	No tiene	Aproximado 3.05 m
Otras características relevantes			
Es el único acceso vehicular al barrio			

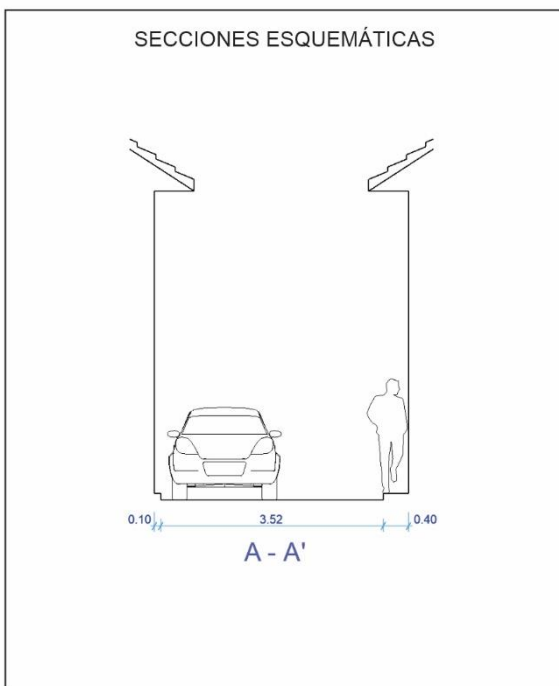
08 CALLE CHOQUECHACA



FUENTE: GOOGLE EARTH 2015

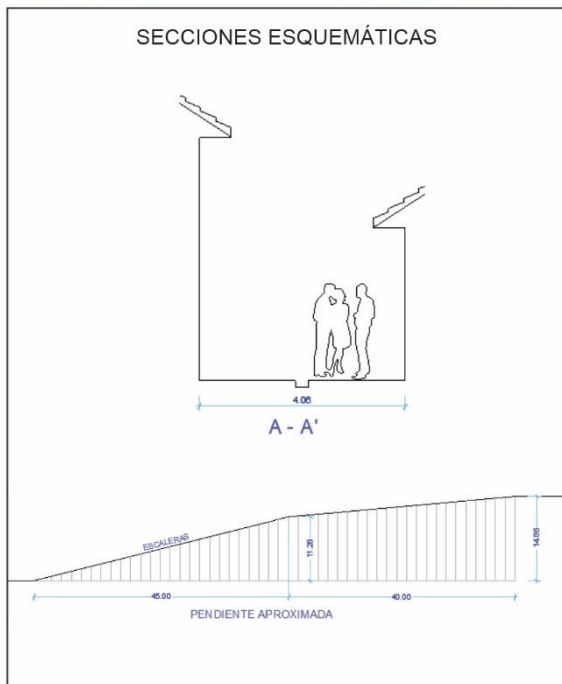
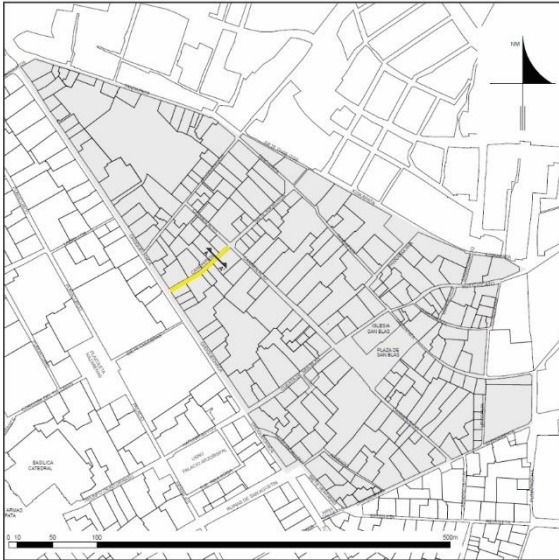


FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)



Tipo de vía		Pendiente	
Vehicular doble sentido		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	No	No	Variable entre 3.52 y 7.20 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
Piedra (adoquines)	4	1 sin características especiales	Variable entre 0.40 y 0.10 m
Otras características relevantes			

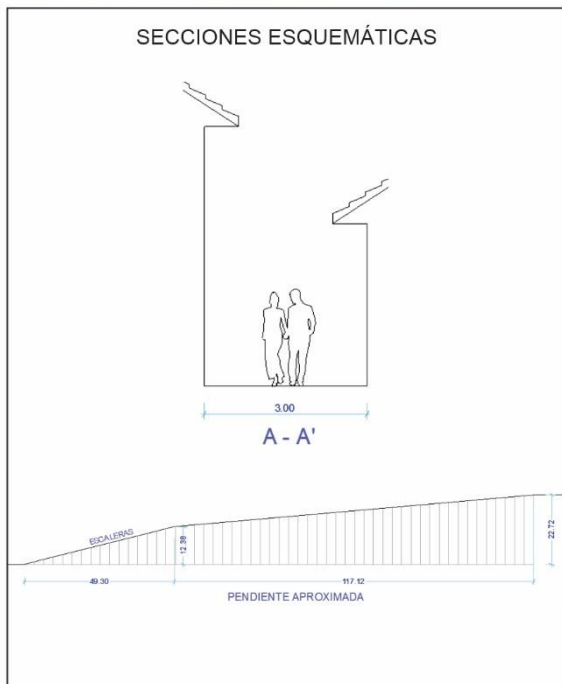
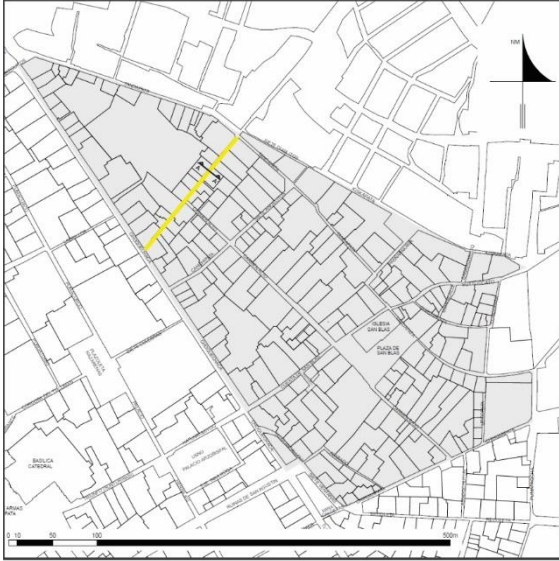
01 CALLE CANCHIPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Variable entre 9.00 y 25.00%	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas)	Si	No	Aproximada de 4.06 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
La primera cuadra, que hace de ingreso al barrio, presenta la pendiente más pronunciada			

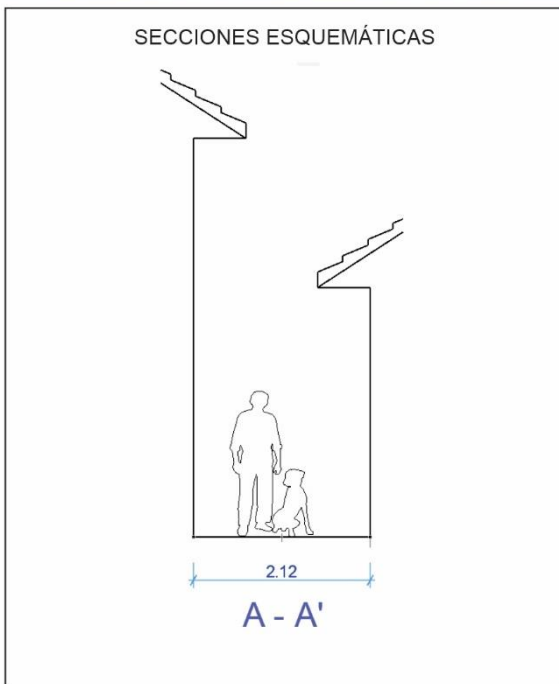
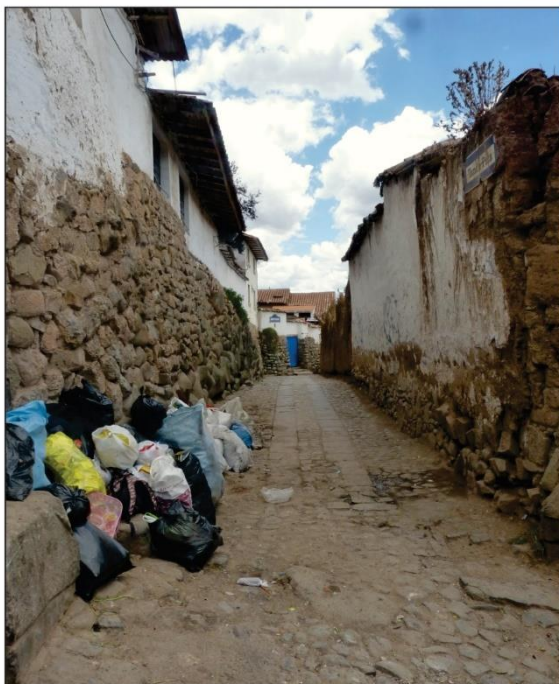
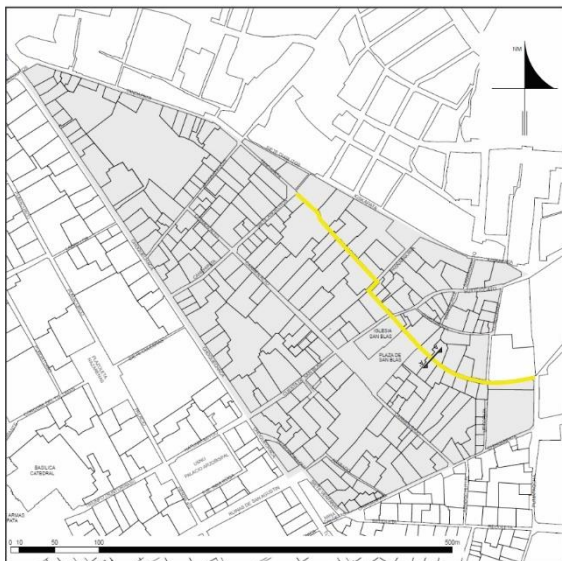
02 CALLE ATOQSAYCUCHI



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Variable entre 8.79 y 25.14%	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Aproximada de 3.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
La primera cuadra, que hace de ingreso al barrio, presenta la pendiente más pronunciada			

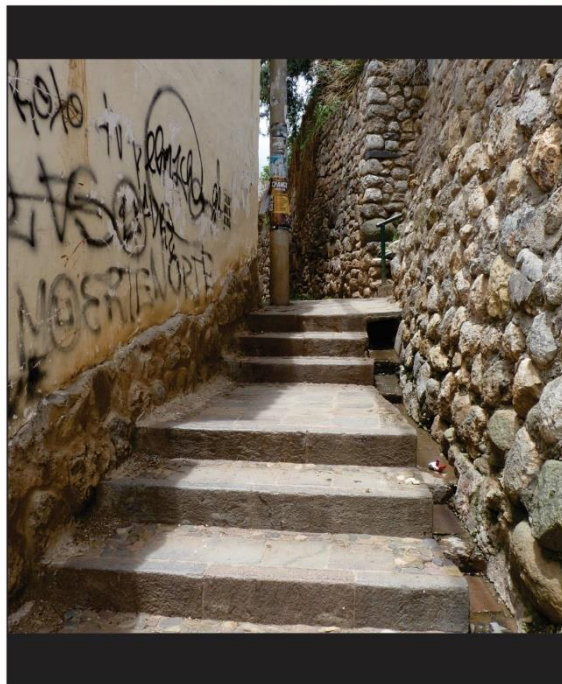
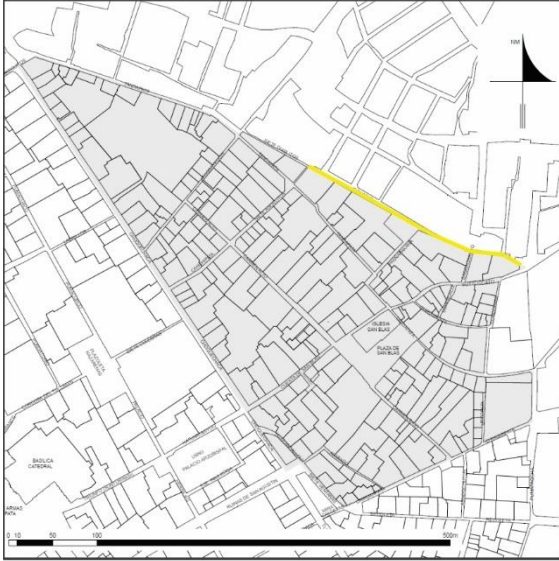
03 CALLE TANDAPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección
Piedra (lajas-canto rod)	No	No	Variable entre 2.12 y 3.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
El piso en casi toda su extensión es bastante irregular			

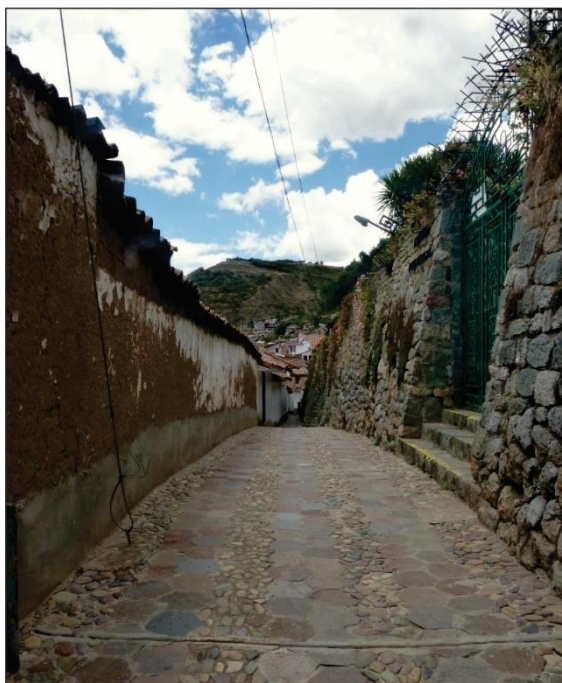
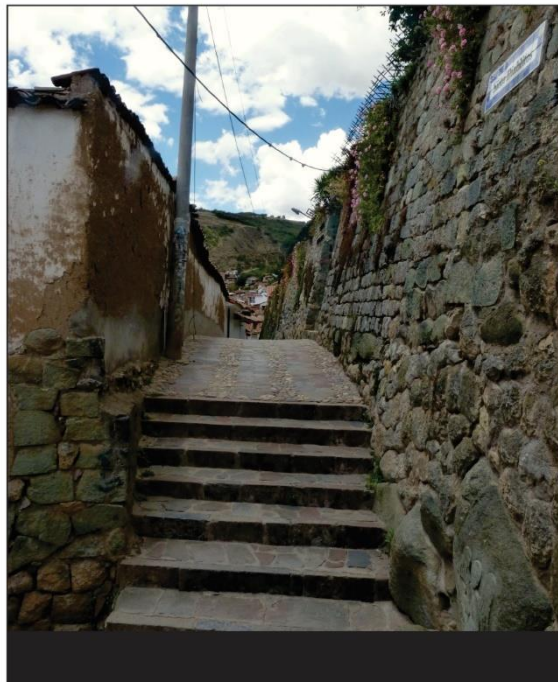
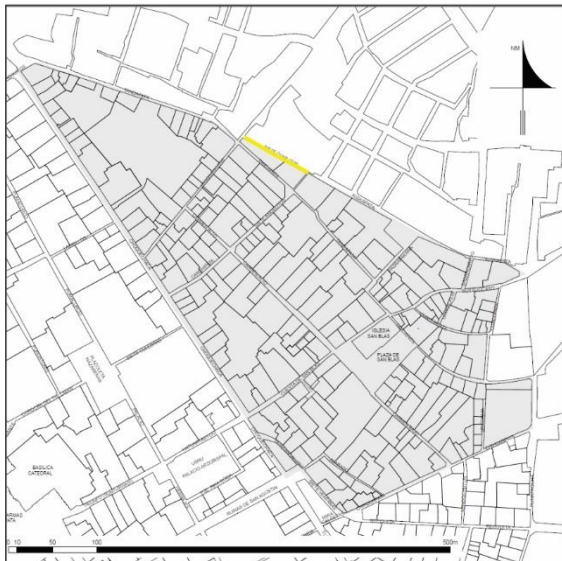
04 CALLE KISKAPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Variable entre 1.50 y 2.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
La calle flanquea la sección noreste del mirador			

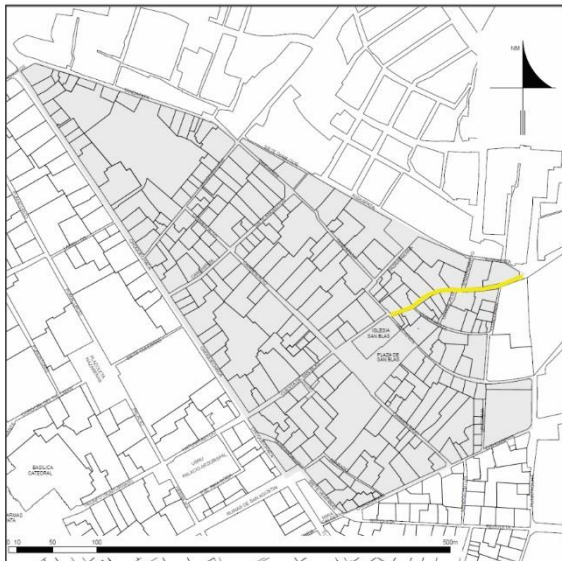
05 CALLE SIETE DIABLITOS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Variable entre 1.20 y 2.40 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			

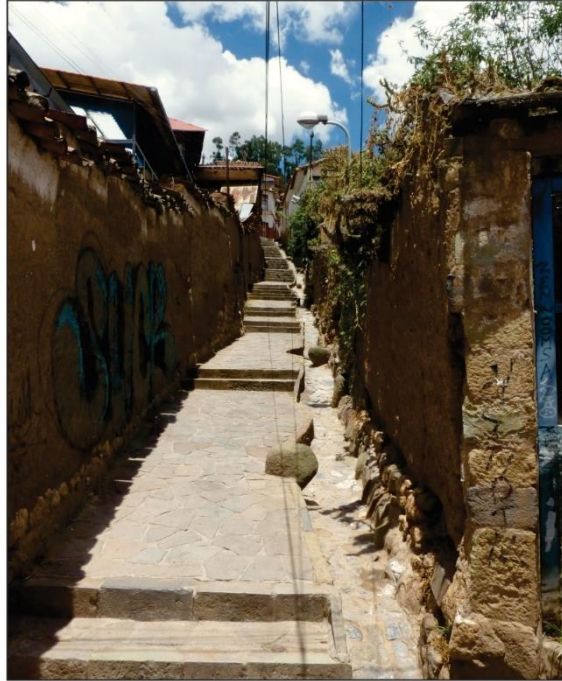
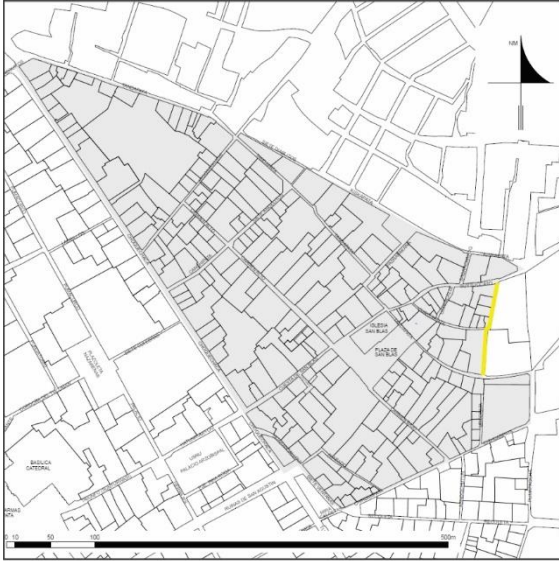
06 CALLE SUYTUCCATO



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Variable, pronunciada en las primeras cuadras	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Variable entre 4.00 y 2.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
Las cuadras cercanas a la plaza tienen pendiente pronunciada salvada por gradas			

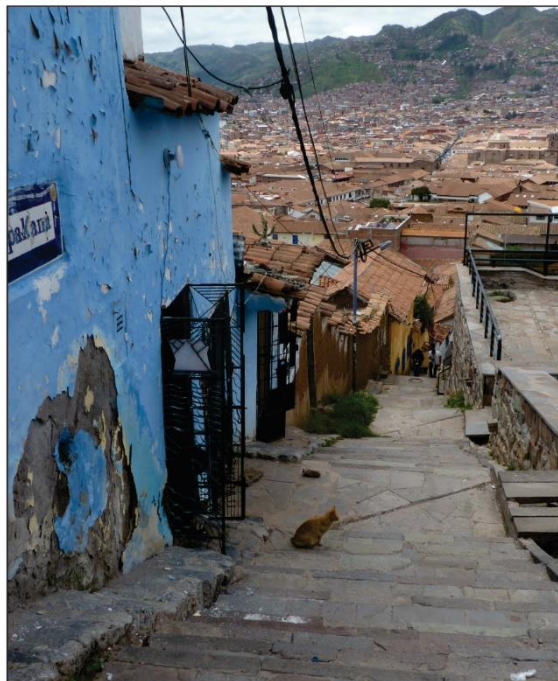
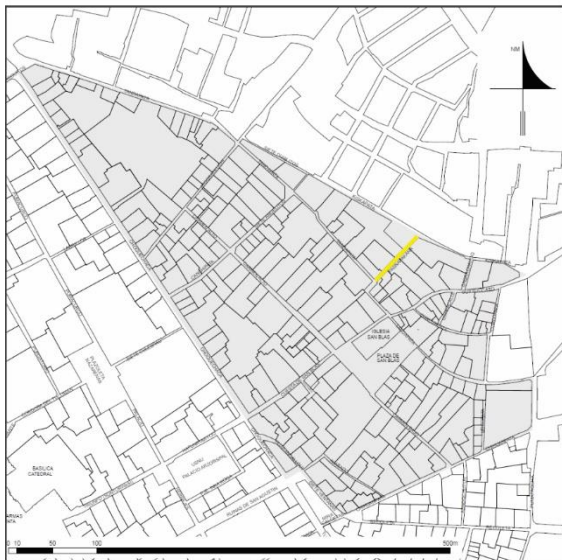
07 CALLE CURCOPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH & VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Variable, pendiente pronunciada en la primera cuadra	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Variable entre 1.80 y 2.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
Canal de evacuación de aguas a un costado de la vía			

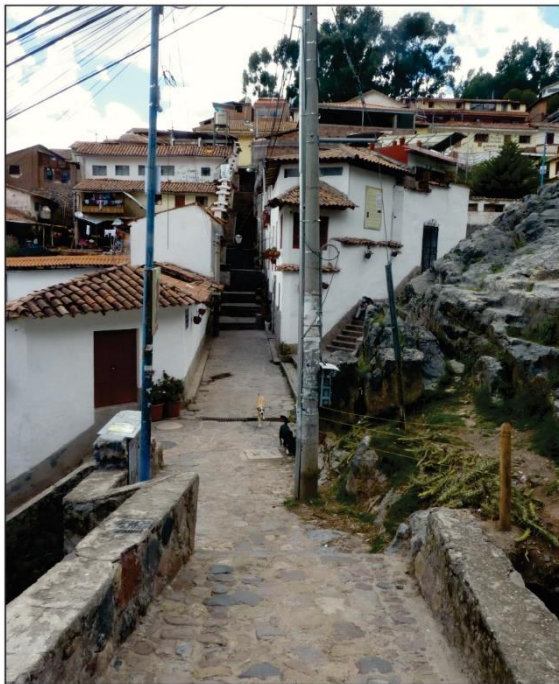
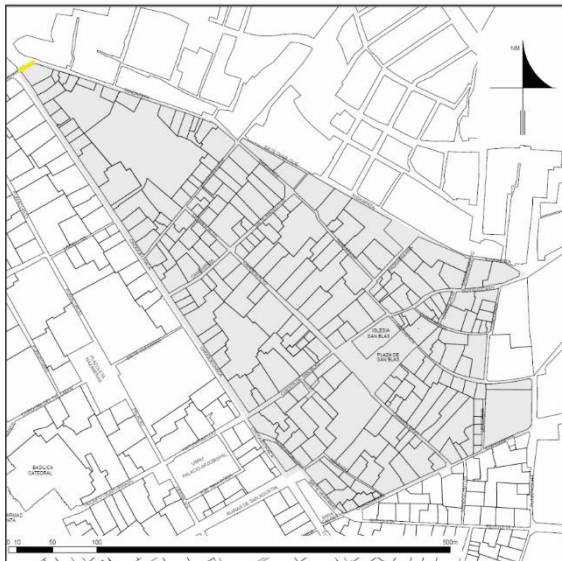
08 CALLE PASÑAPAKANA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Pendiente pronunciada	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Aprox 2.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
A mitad de la calle de forma transversal se observan restos de muros incas			

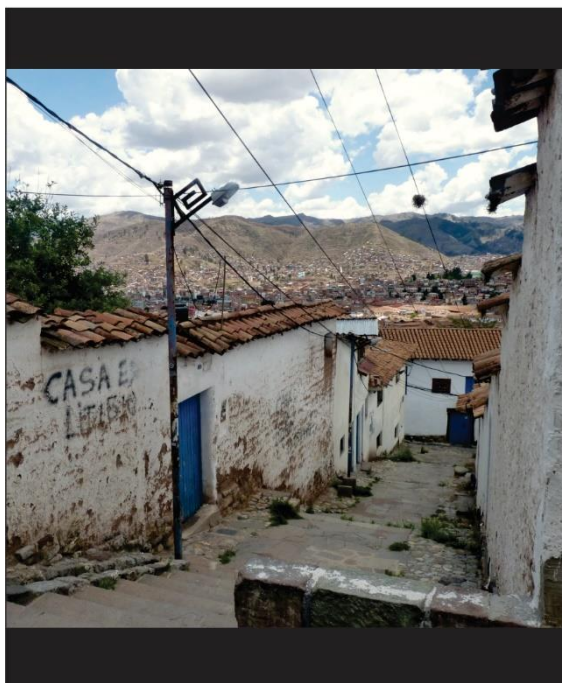
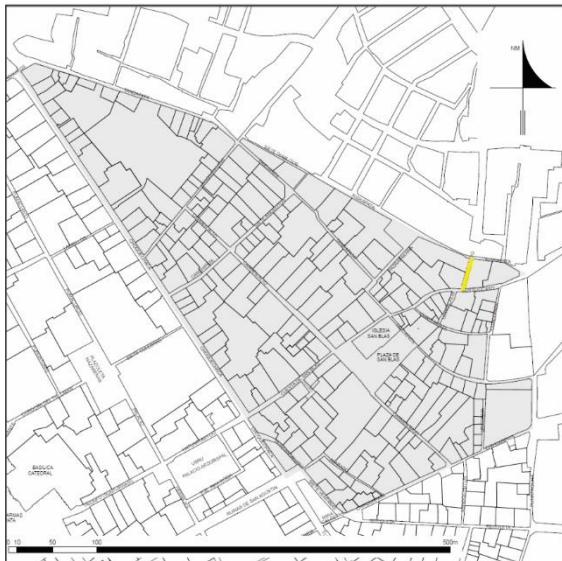
09 CALLE SIETE BORREGUITOS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Pendiente pronunciada	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Variable aprox. 1.80 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			

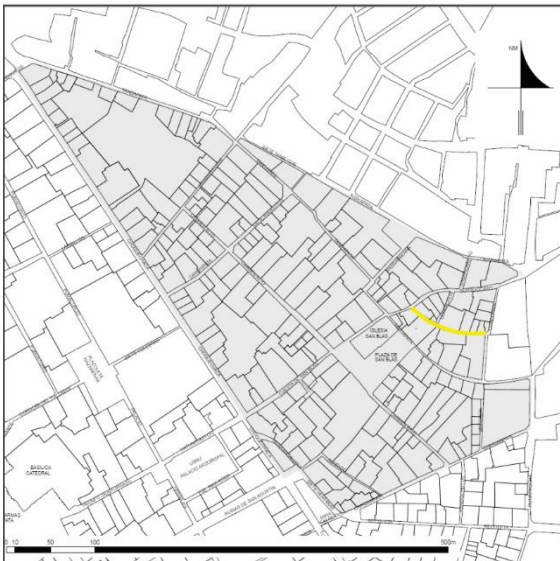
10 CALLE SAQRACHAYOQ



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Pendiente pronunciada	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	Si	No	Más de 3.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
La mayoría del trayecto se encuentra en mal estado por falta de mantenimiento			

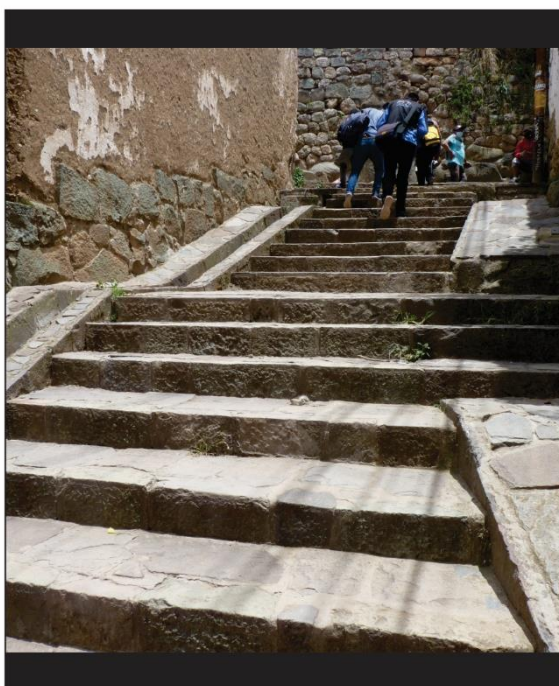
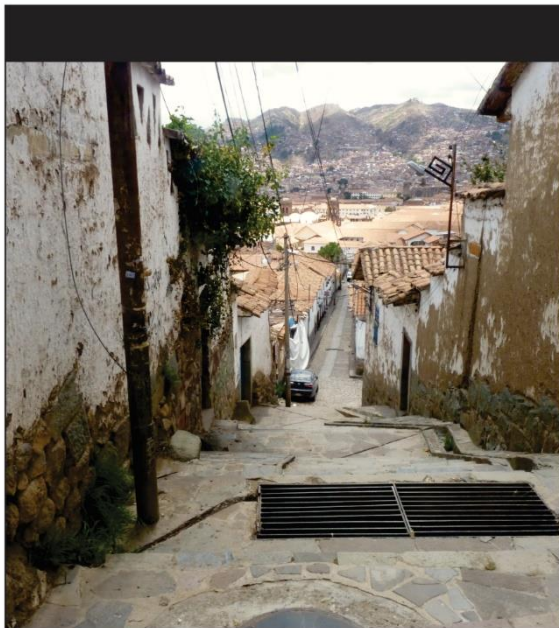
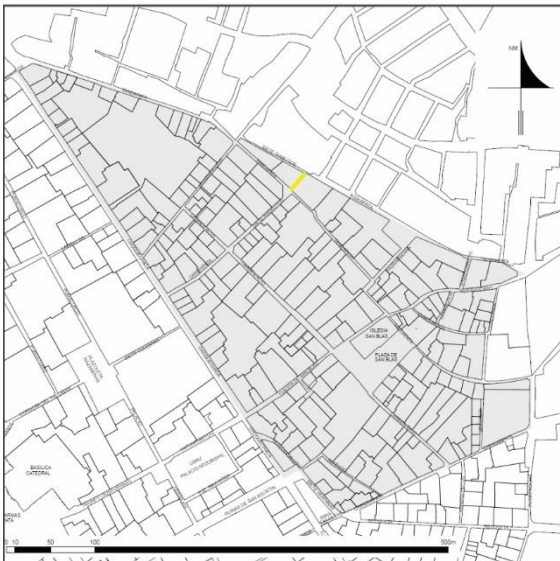
11 CALLE CURCURPATA



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Poca pendiente	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas-canto rod)	No	No	Variable Aprox. 2.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			
A un lado de todo el trayecto existe un canal de evacuación de aguas pluviales			

12 CALLE SIETE ANGELITOS

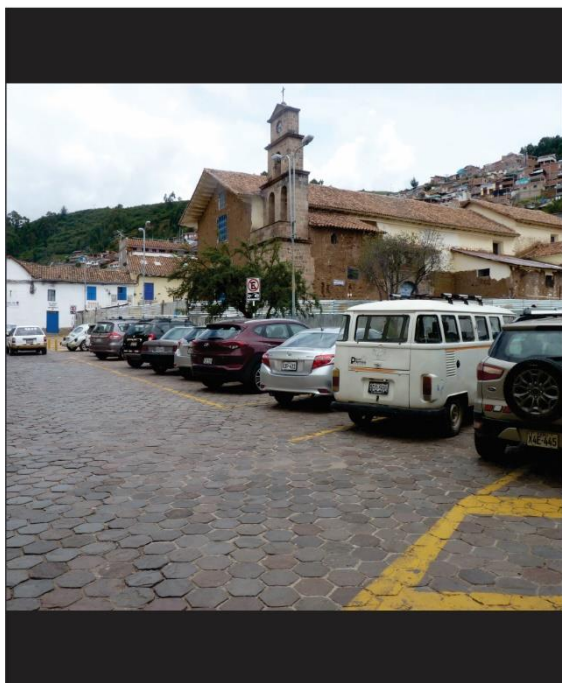
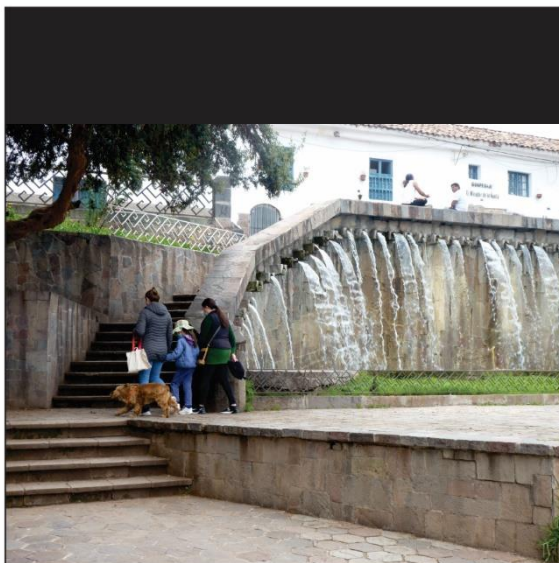
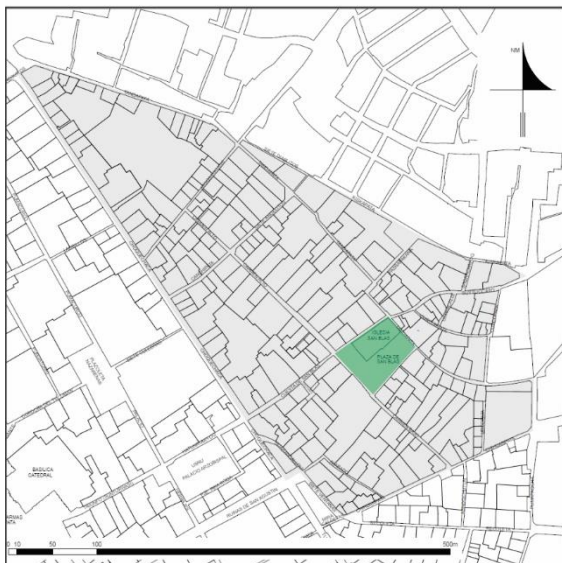


FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)

Tipo de vía		Pendiente	
Peatonal		Pendiente pronunciada	
Veredas			
Material	Gradas	Rampas	Sección aproximada
Piedra (lajas)	Si	No	Variable Aprox. 3.00 m
Calzada			
Material	Pasos peatonales	Semáforos	Sección
..
Otras características relevantes			



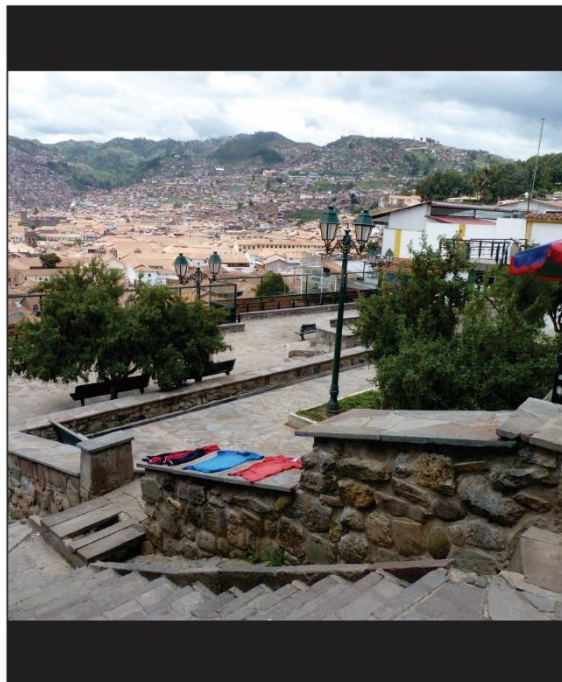
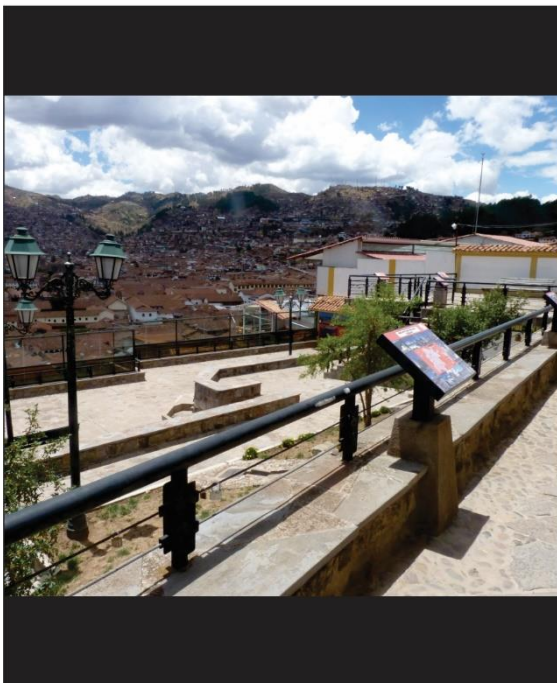
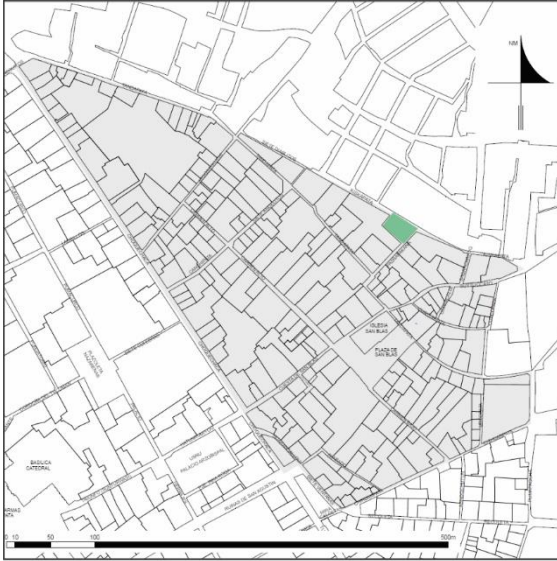
01 PLAZA DE SAN BLAS



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)



02 MIRADOR



FUENTES:
Fotografías: Archivo personal (Ángel Delgado 2020)
Cortes esquemáticos: (ALCAZAR R. LISETH &
VALLENAS C., HUSSEIN; 2019)



ANEXO 2 ENTREVISTAS A EXPERTOS



Cuestionario N° 1

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: Zulema Conto Quispe (Arquitecta y Doctoranda en Universidad Politécnica de Valencia - Departamento de Proyectos Arquitectónicos)

Institución: Universidad Nacional de San Antonio Abal del Cusco

Cargo: Docente Contratada – Curso de Urbanismo en Facultad de Arquitectura

1. Si entendemos la “accesibilidad” como aquella “*posibilidad que tiene una persona con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial de entender un espacio, integrarse e interactuar en él*”¹².

¿Cree usted que el Barrio Histórico de San Blas en el Centro Histórico del Cusco, brinda condiciones óptimas de accesibilidad para sus residentes y visitantes? ¿Por qué?

No, no las brinda. Porque el barrio de San Blas posee varias características que hacen de él un barrio inaccesible y por tanto excluyente. Desde el punto de vista morfológico por su pendiente pronunciada imposibilita sobre todos a las personas con movilidad reducida acceder a ciertos sectores. Desde el punto de vista de la gestión y uso del suelo, es un barrio que prioriza actividades destinada exclusivamente a la actividad turística expulsando a los ciudadanos-residentes de él que no tienen razón para ir a este lugar. Desde el punto de vista del diseño urbano (espacio de la movilidad y espacios públicos) estos no están pensados en el ciudadano de a pie y menos en aquellos que por su condición física, edad o condicional social se encuentran imposibilitados de acceder a este barrio.

2. Una manera común y general de entender el concepto de accesibilidad universal está ligada a la noción de eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social¹³.

A continuación, se señalan algunas barreras urbanísticas identificadas en los espacios públicos del Barrio de San Blas:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas.
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida.
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores.
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada.
- Pavimentos discontinuos o con hundimientos.

¿Está de acuerdo con las barreras identificadas? ¿Agregaría o quitaría alguna o algunas?

Sí, si estoy de acuerdo con todo lo antes mencionados. No, no quitaría ninguno. Agregaría la falta de normativa o medidas orientadas a regular el calmado del tráfico, priorización de los peatonales, restricción de velocidad, entre otros; en algunos sectores de la ciudad uno de ellos el Centro Histórico.

3. **¿Cree usted que, juntamente con la eliminación de barreras urbanas, se deba implementar también el “diseño universal” en los espacios públicos y su equipamiento?**

¹² Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona. Página 274

¹³ De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.



Es decir, que el diseño del mobiliario urbano y la intervención en el espacio público deba considerar a la población como única, de tal forma que su utilización y acceso sea de carácter universal sin distinción.

Sí, estoy de acuerdo.

4. ¿Consideraría factible la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del Barrio de San Blas, tal y como ya se ha realizado en ambientes patrimoniales de ámbitos extranjeros?

Si su respuesta es afirmativa **¿qué condiciones cree necesarias para llevarlo a cabo?**

Sí, estoy de acuerdo. Una condición necesaria es un cambio de enfoque respecto a la gestión del patrimonio. Tener un centro histórico con tanto valor histórico patrimonial, urbano arquitectónico es un compromiso y responsabilidad y hay que protegerlo, pero considero que no sirve de nada protegerlo si de este se expulsa a los ciudadanos residentes, proteger el patrimonio material está bien, pero aún más importante es proteger el “patrimonio vivo” es decir a las personas, o a los ciudadanos residentes que hacen de las ciudades la razón de ser.

5. ¿Considera que deba existir una normativa o plan específico para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco?

Si, claro que debería existir. El centro histórico por el valor histórico patrimonial, arquitectónico, cultural, etc., requiere de normativa exclusiva (que en algunos casos la tiene). Respecto al tratamiento de la accesibilidad, debemos recordar que este término está muy relacionado con el termino movilidad urbana y este a su vez con ciudad sostenible; y si hacemos un recuento de los mayores problemas actuales de las ciudades, y obviamente la del Cusco, son: es el tráfico vehicular, la congestión vehicular, el incremento de las unidades motorizadas; por lo que se hace necesario proteger algunas zonas de la ciudad, como el Centro Histórico (que no debería ser el único), del impacto de los desplazamiento motorizados privados, impactos como los ruidos, vibraciones, contaminación y sobre todo de la ocupación del espacio de la movilidad, situación que segrega a los peatones a estrechas veredas y sobre todo segrega a aquellos que por su condición física, edad y genero requieren de espacio adaptados a sus propios modos de desplazamiento. Una normativa o plan específicos para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico de Cusco, se relaciona con la búsqueda de medidas orientadas a restringir el tráfico vehicular por el espacio que este ocupa (los automóviles) y la prioridad que este tiene sobre los peatones; ayuda también a la construcción de una ciudad sostenible desde el punto de vista de la disminución de los desplazamiento motorizados y la contaminación que este genera; y sobre todo a la construcción de una sociedad más cohesionada, pues en el espacio publico y cuando digo espacio público hago referencia no solo a las plaza sino también al espacio de la movilidad (pistas y veredas), espacio donde se construye ciudadanía, y solo podemos construir ciudadanía en espacios polivalentes, accesibles y seguros para todos sin importar su condición social, edad, genero, etnia, o condición física o psíquica.

6. ¿Está de acuerdo con la afirmación: “la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos urbanos contribuye a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva”? ¿Qué acciones o intervenciones urbanas considera necesarias implementar en el Centro Histórico de Cusco para conseguir una ciudad más justa?

Si, estoy de acuerdo con la afirmación. Antes que proponer acciones o intervenciones urbanas concretas considero que es prioritario considerar a las “personas” como sujeto de análisis e intervención en el espacio público y en la ciudad, y cuando digo personas me



refiero a los ciudadanos – residentes, es decir a los ciudadanos cusqueños que residen en la ciudad y son quienes habitan y viven la ciudad de forma permanente. Cuando veamos a estas personas como sujetos de análisis e intervención, y no a los autos o de los intereses de unos cuantos, todo tipo de acciones e intervenciones urbanas que se propongan ayudaran a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva.

7. ¿Considera usted que la actividad y los servicios turísticos que se desarrollan en el Barrio de San Blas (en condiciones normales sin pandemia) se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos?

Sí, lo son. El uso y la gestión del suelo se relaciona con uso del espacio público. En el barrio de San Blas como en muchos otros sectores del Centro Histórico no se busca un equilibrio entre vivienda y los otros usos, darle prioridad solo a actividades turísticas expulsa al ciudadano residente de este barrio, puesto que se prioriza estas otras actividades, expulsa también al ciudadano residente de otros sectores de la ciudad puesto que no encontrará motivos para ir a este.

8. ¿Cree usted que existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco?

Si su respuesta es negativa **¿qué acciones creería necesarias para revertir tal situación?**

No, no existe. Considero que lo primero y más necesario es un cambio conceptual sobre temática concretas como: accesibilidad, movilidad urbana, espacio público, ciudad sostenible y un largo etcétera. Un cambio conceptual no solo en los tomadores de decisión (políticos) sino sobre todo en los técnicos, aquellos que planifican, gestionan o intervienen la ciudad. Si bien es cierto que es muy usual oír en los discursos políticos, en las propuestas técnicas, términos como accesibilidad, sostenibilidad, movilidad sostenible, calidad de espacio público; el uso de estos términos solo se ha banalizados al punto que su uso se ha relegado simplemente a una utilización sin ningún conocimiento o sustento técnico conceptual existente. Por ejemplo, ahora se utiliza mucho el termino movilidad sostenible pero cuando se propone o interviene la ciudad bajo este concepto se sigue haciendo pensando con los automóviles y no en las personas (hablar de automóviles es hablar de transporte y hablar de personas es hablar de movilidad), el cambio no ha sido conceptual solo nominal, hemos sustituido el termino transporte por movilidad mas el cambio conceptual no ha sucedido. Lo mismo sucede con los otros términos, espacio público, accesibilidad y sobre todo “ciudad sostenible” se cree que ciudad sostenible es solo tener mas manchas verdes en los planos de zonificación o diseñar edificios eficientemente energéticos, cuando el termino debería ser abordado desde un enfoque social, ambiental y energético.



Cuestionario N° 2

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: HELGA KAREN MONTESINOS PEÑA
Institución: DIRECCIÓN DESCONCENTRADA DE CULTURA DE CUSCO
Cargo: ARQUITECTA RESPONSABLE DE REGISTRO DE MHI (Monumentos Históricos)

1. Si entendemos la “accesibilidad” como aquella “*posibilidad que tiene una persona con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial de entender un espacio, integrarse e interactuar en él*”¹⁴.

¿Cree usted que el Barrio Histórico de San Blas en el Centro Histórico del Cusco, brinda condiciones óptimas de accesibilidad para sus residentes y visitantes? ¿Por qué?

No, las condiciones topográficas de este espacio con tanta riqueza cultural además de sus calles angostas y sinuosas con muchas escalinatas, no facilitan las posibilidades de accesibilidad a todas las personas, dejando muy lejana la posibilidad de **inclusión**. Ello significa un reto muy grande, pero considero que, desde el momento de ser parte de un territorio reconocido como Patrimonio Mundial es responsabilidad de sus autoridades y de las instituciones comprometidas con la protección del Patrimonio proporcionar un destino seguro, sostenible e inclusivo.

2. Una manera común y general de entender el concepto de accesibilidad universal está ligada a la noción de eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social¹⁵.

A continuación, se señalan algunas barreras urbanísticas identificadas en los espacios públicos del Barrio de San Blas:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas.
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida.
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores.
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada.
- Pavimentos discontinuos o con hundimientos.

¿Está de acuerdo con las barreras identificadas? ¿Agregaría o quitaría alguna o algunas?

Si, estoy de acuerdo; sin embargo, es necesario identificar también los escasos espacios destinados a estacionamiento, convirtiendo con ello a los pocos espacios públicos en conglomerados de vehículos o mas aun las estrechas veredas se han convertido en aparcamientos, dejando en segundo plano al peatón.

3. **¿Cree usted que, juntamente con la eliminación de barreras urbanas, se deba implementar también el “diseño universal” en los espacios públicos y su equipamiento?**
Es decir, que el diseño del mobiliario urbano y la intervención en el espacio público deba considerar a la población como única, de tal forma que su utilización y acceso sea de carácter universal sin distinción.

¹⁴ Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona. Página 274

¹⁵ De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.



Me parece oportuno, ya que implementar un diseño universal proporciona en un gran porcentaje la autonomía a personas con discapacidad, con movilidad reducida o personas dependientes, evitando su discriminación y mejorando su calidad de vida.

- 4. ¿Consideraría factible la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del Barrio de San Blas, tal y como ya se ha realizado en ambientes patrimoniales de ámbitos extranjeros?**

Si su respuesta es afirmativa ¿qué condiciones cree necesarias para llevarlo a cabo?

Si, considerando siempre el desarrollo de estrategias, metodologías y productos que contemplen el Patrimonio Cultural y las exigencias del entorno cultural monumental.

- 5. ¿Considera que deba existir una normativa o plan específico para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco?**

Si, es necesario contar con un documento técnico específico que permita el manejo y la reglamentación de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco, además de un documento genérico que regule las condiciones de accesibilidad sin discriminar a las personas con discapacidad, con movilidad reducida o personas dependientes.

- 6. ¿Está de acuerdo con la afirmación: “la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos urbanos contribuye a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva”? ¿Qué acciones o intervenciones urbanas considera necesarias implementar en el Centro Histórico de Cusco para conseguir una ciudad más justa?**

Considerando que “justo” es hacer lo adecuado, sí, estoy de acuerdo con la afirmación sugerida.

Considero que, para poder sugerir cualquier tipo de intervenciones urbanas y conseguir una ciudad justa e inclusiva, amerita de inicio un diagnóstico detallado identificando cada una de las barreras urbanísticas que impiden una accesibilidad a los espacios públicos.

- 7. ¿Considera usted que la actividad y los servicios turísticos que se desarrollan en el Barrio de San Blas (en condiciones normales sin pandemia) se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos?**

Si, desde luego el incremento de los servicios turísticos a desplazado a los ciudadanos originarios fuera del centro Histórico debido a que se ha dado prioridad al turista, subiendo las tarifas de consumo, discriminando en atención al poblador originario, abarrotando los espacios públicos con vendedores informales de artesanías, o convirtiéndolos en paraderos informales para los vehículos de servicio turístico, estos entre otros aspectos hacen que un poblador originario ya no sienta la comodidad de sentirse en casa, destinándolo a alejarse cada vez más.

- 8. ¿Cree usted que existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco?**

Si su respuesta es negativa ¿qué acciones creería necesarias para revertir tal situación?

No, creo que las acciones prioritarias Son:



- Mostrar a las autoridades y a la población la problemática de accesibilidad a los espacios públicos del barrio de San Blas.
- Mostrar experiencias foráneas y los resultados logrados.
- Mostrar las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías y su gran potencial de desarrollo de soluciones específicas para el patrimonio y la gran oportunidad para desarrollar nuevas formas de acceso.
- Proponer la elaboración de un documento técnico específico que permita el manejo y la reglamentación de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco.



Cuestionario N° 3

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: **Fredy Roberto Vizcarra Castillo** (Arquitecto Cusqueño y Magister en Intervención Sostenible sobre el medio construido por la Universidad Politécnica de Cataluña)

Institución: **Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento**

Cargo: **Coordinador Supervisor de Planes de Desarrollo Urbano y Acondicionamiento Territorial bajo la Reconstrucción con Cambios**

1. Si entendemos la “accesibilidad” como aquella “*posibilidad que tiene una persona con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial de entender un espacio, integrarse e interactuar en él*”¹⁶.

¿Cree usted que el Barrio Histórico de San Blas en el Centro Histórico del Cusco, brinda condiciones óptimas de accesibilidad para sus residentes y visitantes? ¿Por qué?

No, porque no cuenta con los elementos necesarios para que todos puedan integrarse e interactuar en las mismas condiciones. San Blas es un barrio localizado en ladera, y sólo quienes pueden subir y bajar gradas, pueden recorrerlo, y no necesariamente sin problemas.

2. Una manera común y general de entender el concepto de accesibilidad universal está ligada a la noción de eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social¹⁷.

A continuación, se señalan algunas barreras urbanísticas identificadas en los espacios públicos del Barrio de San Blas:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas.
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida.
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores.
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada.
- Pavimentos discontinuos o con hundimientos.

¿Está de acuerdo con las barreras identificadas? ¿Agregaría o quitaría alguna o algunas?

Totalmente de acuerdo. Agregaría ausencia de señalética y elementos inclusivos como pisos podotáctiles o señales visuales y auditivas, por ejemplo.

3. **¿Cree usted que, juntamente con la eliminación de barreras urbanas, se deba implementar también el “diseño universal” en los espacios públicos y su equipamiento?**

Es decir, que el diseño del mobiliario urbano y la intervención en el espacio público deba considerar a la población como única, de tal forma que su utilización y acceso sea de carácter universal sin distinción.

Sí.

¹⁶ Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona. Página 274

¹⁷ De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.



- 4. ¿Consideraría factible la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del Barrio de San Blas, tal y como ya se ha realizado en ambientes patrimoniales de ámbitos extranjeros?**

Si su respuesta es afirmativa **¿qué condiciones cree necesarias para llevarlo a cabo?**

Sí, bajo un análisis minucioso de aspectos sociales, patrimoniales, paisajísticos y arquitectónicos, entre otros.

- 5. ¿Considera que deba existir una normativa o plan específico para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco?**

Sí, y en realidad, en todo el área urbana de la ciudad, mínimamente.

- 6. ¿Está de acuerdo con la afirmación: “la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos urbanos contribuye a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva”? ¿Qué acciones o intervenciones urbanas considera necesarias implementar en el Centro Histórico de Cusco para conseguir una ciudad más justa?**

Sí, las mencionadas anteriormente: veredas anchas, señalética inclusiva, ascensores y/o escaleras mecánicas donde corresponda, etc.

- 7. ¿Considera usted que la actividad y los servicios turísticos que se desarrollan en el Barrio de San Blas (en condiciones normales sin pandemia) se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos?**

Algunas y en algunos sectores. Habría que hacer un estudio específico al respecto.

- 8. ¿Cree usted que existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco?**

Si su respuesta es negativa **¿qué acciones creería necesarias para revertir tal situación?**

No. Se requiere mayor sensibilización, estudios, generación de planes específicos de renovación urbana, entre otras.



ANEXO 3
ENTREVISTAS CON ENTENDIDOS EN DISCAPACIDAD



Cuestionario N° 01

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: Paola Chacón

Institución: Asociación Arariwa

Cargo: Coordinadora de Programa de Discapacidad

1. Si entendemos la “accesibilidad” como aquella “*posibilidad que tiene una persona con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial de entender un espacio, integrarse e interactuar en él*”¹⁸.

¿Cree usted que el Barrio Histórico de San Blas en el Centro Histórico del Cusco, brinda condiciones óptimas de accesibilidad para sus residentes y visitantes? ¿Por qué?

No, en especial para sus residentes y visitantes con discapacidades físicas, visuales y /o múltiples o severas, así como tampoco para sus adultos mayores, incluso para mujeres embarazadas con riesgo, porque el barrio en general no cuenta con rampas o incluso con barandas en sus gradas, en especial para aquellos que suben a los barrios periféricos de San Blas, así también los postes de luz están ubicados en espacios que cortan la movilidad y son peligrosas para personas con discapacidad visual,

El barrio al ser parte del centro histórico es patrimonio y tiene normas estrictas para su conservación, pero podrían hacerse ajustes razonables, como rampas móviles.

2. Una manera común y general de entender el concepto de accesibilidad universal está ligada a la noción de eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social¹⁹.

A continuación, se señalan algunas barreras urbanísticas identificadas en los espacios públicos del Barrio de San Blas:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas.
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida.
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores.
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada.
- Pavimentos discontinuos o con hundimientos.

¿Está de acuerdo con las barreras identificadas? ¿Agregaría o quitaría alguna o algunas?

La ubicación de los postes de luz eléctrica sobre todo para personas con discapacidad visual pero también para aquellos con discapacidades físicas que deben bajar a la pista para caminar

3. **¿Cree usted que, juntamente con la eliminación de barreras urbanas, se deba implementar también el “diseño universal” en los espacios públicos y su equipamiento?**

¹⁸ Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona. Página 274

¹⁹ De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.



Es decir, que el diseño del mobiliario urbano y la intervención en el espacio público deba considerar a la población como única, de tal forma que su utilización y acceso sea de carácter universal sin distinción.

En la medida de lo posible sí...pero considerando además el centro histórico como patrimonio, me parece mejor los ajustes razonables rampas movibles, algún tipo de ascensor eléctrico que disminuya estos obstáculos.

4. ¿Consideraría factible la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del Barrio de San Blas, tal y como ya se ha realizado en ambientes patrimoniales de ámbitos extranjeros?

Si su respuesta es afirmativa **¿qué condiciones cree necesarias para llevarlo a cabo?**

Sí, y me parece importante la participación de la comunidad, del barrio y los vecinos, para un manejo racional, evitando el facilismo de un uso indiscriminado, más cuando la caminata puede ser, y en general es, una gran ayuda en tiempos de mal nutrición. Además de lo que significaría en costos para la Municipalidad, por eso me parece que debe hacerse en convenio con los vecinos y que ellos asuman parte del precio. Esto permitiría también tener conciencia de las necesidades de las personas con discapacidad pero también de los adultos mayores que viven en el barrio

5. ¿Considera que deba existir una normativa o plan específico para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco?

Sí, muchas veces nos hemos visto limitados en la demanda por la bandera del patrimonio que levantan los funcionarios para no hacer ninguna propuesta. Pero me parece que los ajustes pueden ser ahora una forma de considerar la permanencia de un título patrimonial con adaptaciones que pueda soportar el gobierno local y también los vecinos de la zona. Es una tarea de corresponsabilidad.

6. ¿Está de acuerdo con la afirmación: “la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos urbanos contribuye a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva”? ¿Qué acciones o intervenciones urbanas considera necesarias implementar en el Centro Histórico de Cusco para conseguir una ciudad más justa?

En principio y específicamente la consulta a las personas con discapacidad y en general a los vecinos no sólo del barrio sino del Cusco, la posibilidad de contar con la estrategia local de discapacidad.

Arariwa dentro y con la Mesa de Trabajo Interinstitucional por los derechos de las personas con discapacidad formuló una Estrategia Regional que aún no se formalizó, y que significan lineamientos que pueden por supuesto mejorarse pero es necesario considerar estas guías porque las autoridades y en general los funcionarios pretenden inventar la pólvora cada período gubernamental cuando se hace referencia a la discapacidad.

Además de una revisión exhaustiva al plan nacional e accesibilidad que se emitió hace un par de años y que no está implementándose en la ciudad, y menos se hace un seguimiento de parte del Gobierno Nacional y Regional a través del Ministerio de Vivienda de esta normativa, que ayudaría en algo al menos la accesibilidad.



7. **¿Considera usted que la actividad y los servicios turísticos que se desarrollan en el Barrio de San Blas (en condiciones normales sin pandemia) se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos?**

Sí por supuesto, y van desde actitudes hasta “normativa” establecida por estos servicios. No tener cartas en braille en los restaurantes, o incluso a una persona que pueda apoyar con la lectura de la carta, rampas movibles para ingresar a los comercios. No tener una actitud de apoyo para que las personas sin discapacidad ubicadas en un primer nivel pasen al segundo, aunque fuera por cortesía y un largo etc. Pero esto tiene que ver con una mirada excluyente hacia la discapacidad, que no nos permite como sociedad tener actitudes que modifiquen lo establecido incluso en lo arquitectónico. Si algún administrador o dueño de comercios en el barrio pretende una actitud inclusiva ofrece ayuda. Si no, deja a la persona con discapacidad y a su familia resolver esas limitaciones, sola.

8. **¿Cree usted que existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco?**

Si su respuesta es negativa **¿qué acciones creería necesarias para revertir tal situación?**

No, primero que conozcan mejor la discapacidad, el plan nacional de accesibilidad, que no justifiquen la inacción con la patrimonialización del centro histórico. Han existido, por muchos períodos, viajes de parte de autoridades y funcionarios a centros patrimonio de la humanidad pero no hay una propuesta a este reto.



Cuestionario N° 02

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: José Bravo Tejada

Edad: 53

Institución, Asociación: FEDEPRODDIS, Federación Departamental Pro Desarrollo de la Persona con Discapacidad Region Cusco.

1. ¿Tiene usted alguna condición de movilidad reducida o algún tipo de discapacidad?

Si, física.

2. ¿Cree que a una persona con movilidad reducida o con alguna discapacidad (anciano, persona con muletas o en silla de ruedas, invidente, etc.), le resulte cómodo y seguro el transitar por el barrio de San Blas?

NO, en absoluto, por lo antigua y nada amigable en la actualidad.

3. Si su respuesta a la anterior pregunta es no ¿cuáles considera que sean las principales causas u obstáculos que motivan la dificultad de tránsito por el barrio de San Blas?

1 Arquitectura de las calles, veredas otros

2 Falta de tratamiento a las piedras resbaladizas en las veredas

4. En general ¿cree que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco es accesible para todos? Es decir, ¿cree que el Centro Histórico de la ciudad del Cusco brinda condiciones confortables y seguras para el tránsito de todas las personas sin distinción?

No,

Sabemos que por monumentalidad se conserva pero debe ser con criterios para una convivencia amigable.

5. ¿Estaría de acuerdo en la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas y/o ascensores en calles con pendiente como las del barrio de San Blas?

No,

Tampoco así, pero es importante la adecuación conservando la arquitectura INKA.

6. ¿Qué cree usted que sea necesario cambiar o modificar para mejorar las condiciones de accesibilidad en nuestra ciudad?

1 Mejorar con un tratamiento arquitectónico todas las calles, con niveles y en todo caso debe ser peatonizada y considerar puntos de embarque y desembarque de los usuarios

2 Es un barrio antiguo INKA, que para todos es místico y con mucha riqueza ancestral y debe ser visitada más a pie que en movilidad.

3 El tratamiento y conservación debe ser socializada con el usuario en general y no imponer su posición de la autoridad o del ejecutante.



Cuestionario N° 03

Accesibilidad en el Barrio Histórico de San Blas del Centro Histórico de Cusco

Nombre: **Stefhani Peña**

Institución: **Asociación de Personas Sordas del Cusco**

Cargo: **Integrante e Intérprete**

1. Si entendemos la “accesibilidad” como aquella “*posibilidad que tiene una persona con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial de entender un espacio, integrarse e interactuar en él*”²⁰.

¿Cree usted que el Barrio Histórico de San Blas en el Centro Histórico del Cusco, brinda condiciones óptimas de accesibilidad para sus residentes y visitantes? ¿Por qué?

2. Una manera común y general de entender el concepto de accesibilidad universal está ligada a la noción de eliminación de barreras, entendidas éstas como los obstáculos que imposibilitan el acceso de las personas a los ámbitos de la vida social²¹.

A continuación, se señalan algunas barreras urbanísticas identificadas en los espacios públicos del Barrio de San Blas:

- Calles con flujo vehicular motorizado con veredas demasiado estrechas para el paso de personas.
- Calles con desniveles y pendientes demasiado pronunciadas para el tránsito de personas con movilidad reducida.
- Calles con escaleras sin recorrido alternativo como rampas o ascensores.
- Bordillos de las aceras sin pequeñas rampas que permita el paso entre la acera y la calzada.
- Pavimentos discontinuos o con hundimientos.

¿Está de acuerdo con las barreras identificadas? ¿Agregaría o quitaría alguna o algunas?

3. **¿Cree usted que, juntamente con la eliminación de barreras urbanas, se deba implementar también el “diseño universal” en los espacios públicos y su equipamiento?** Es decir, que el diseño del mobiliario urbano y la intervención en el espacio público deba considerar a la población como única, de tal forma que su utilización y acceso sea de carácter universal sin distinción.

4. **¿Consideraría factible la incorporación de elementos mecánicos como rampas y escaleras eléctricas o ascensores que faciliten la accesibilidad universal en calles de pendiente pronunciada del Barrio de San Blas, tal y como ya se ha realizado en ambientes patrimoniales de ámbitos extranjeros?**

Si su respuesta es afirmativa **¿qué condiciones cree necesarias para llevarlo a cabo?**

5. **¿Considera que deba existir una normativa o plan específico para el tratamiento de la accesibilidad en los espacios públicos del Centro Histórico del Cusco?**

6. **¿Está de acuerdo con la afirmación: “la mejora de la accesibilidad en los espacios públicos urbanos contribuye a la consecución de una ciudad más justa e inclusiva”? ¿Qué acciones**

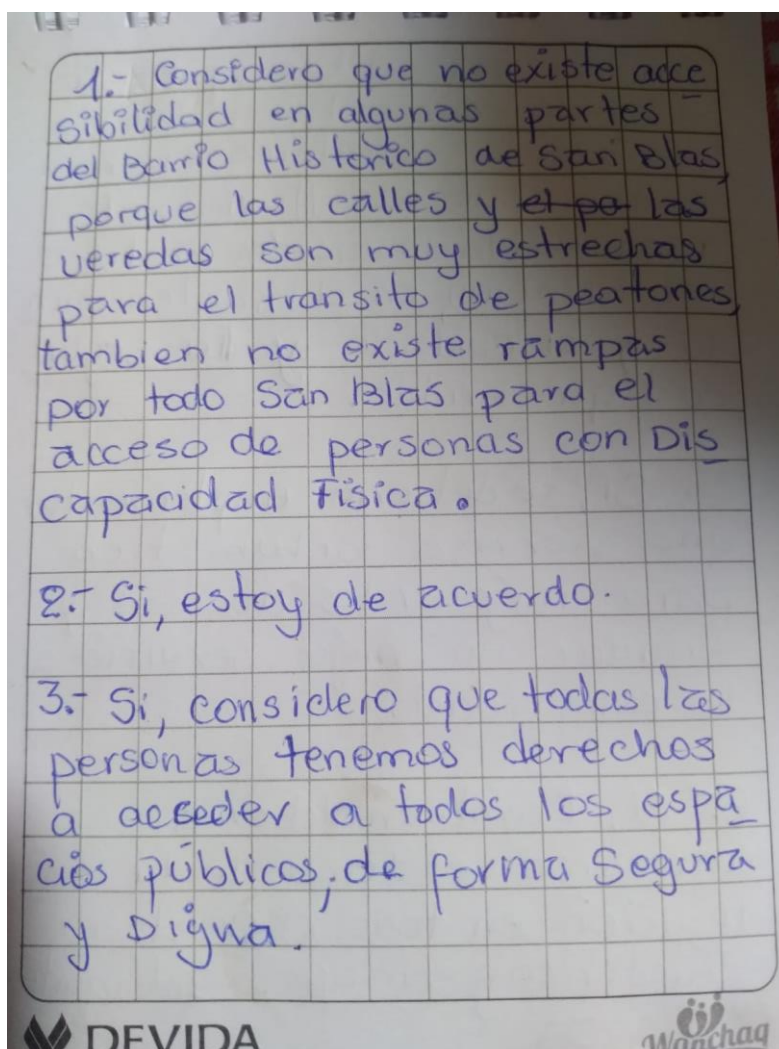
²⁰ Folch, R. (2003). Glosario de Terminología Territorial. En *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (págs. 271-291). Barcelona. Página 274

²¹ De Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad Universal. *Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad*, 6.

o intervenciones urbanas considera necesarias implementar en el Centro Histórico de Cusco para conseguir una ciudad más justa?

- 7. ¿Considera usted que la actividad y los servicios turísticos que se desarrollan en el Barrio de San Blas (en condiciones normales sin pandemia) se constituyen también en barreras para la accesibilidad de los ciudadanos originarios a los espacios públicos?**
- 8. ¿Cree usted que existe el suficiente conocimiento e involucramiento de las instituciones y autoridades en la mejora de la movilidad urbana y sobre todo de la accesibilidad universal al Centro Histórico de Cusco?**
Si su respuesta es negativa ¿qué acciones creería necesarias para revertir tal situación?



Respuestas:



1.- Considero que no existe accesibilidad en algunas partes del Barrio Histórico de San Blas porque las calles y ~~el~~ las veredas son muy estrechas para el tránsito de peatones también no existe rampas por todo San Blas para el acceso de personas con Discapacidad Física.

2.- Si, estoy de acuerdo.

3.- Si, considero que todas las personas tenemos derechos a acceder a todos los espacios públicos, de forma Segura y Digna.

4. Si es factible, pero se deben evaluar las escaleras eléctricas por el tema de las lluvias, el tema de la inversión en la instalación, en el mantenimiento y el cuidado y la seguridad que brinde.

5. Si, se debería implementar una norma urbanística para mejorar los accesos y brindar un mejor servicio a la comunidad.

6. Si, también debería agregarse el tema de la señalización en todo el Centro Histórico y semáforos inteligentes

7. A Si, porque existe una mayor preferencia para las personas extranjeras que a los habitantes de San Blas, en la accesibilidad a los espacios Públicos y Privados.

8. No, porque se mantienen Normas Urbanísticas, sobre los cambios que no se pueden realizar en el centro Histórico de la ciudad del Cusco, porque pertenece a la cultura Urbanística.