



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y EDUCACION
ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO, HOTELERIA Y GASTRONOMIA**

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

**“PLAN DE TURISMO ACCESIBLE PARA EL DISCAPACITADO EN EL
CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO, 2022”**

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN TURISMO,
HOTELERIA Y GASTRONOMIA**

PRESENTADO POR:

KEVIN DENNIS QUISPE PUCHO

ASESORA:

MG. CLAUDIA EDITH LLONTOP DIEZ

CUSCO, ABRIL 2022

DEDICATORIA

El presente trabajo va dedicado a cada integrante de mi familia, desde mis padres hasta mis abuelos, que con todo fervor creyeron en mí, coadyuvando con cada granito de arena para forjar la gran persona que soy hoy en día. A mis hermanos que estuvieron conmigo en todo momento, y a todas aquellas personas que contribuyeron en mi basto camino para lograr mis objetivos.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Privada “Alas Peruanas” y a los docentes, quienes transmitieron sus enseñanzas y permitieron realizar los estudios de la carrera profesional de Turismo, Hotelería y Gastronomía, Agradezco a cada uno de los establecimientos donde pude realizar mis prácticas profesionales ya que en estas pude complementar mis conocimientos.

El camino no fue sencillo, pero agradezco de corazón a cada una de las personas que me transmitieron sus conocimientos, tiempo y dedicación, empezando desde mi casa de estudios, mi hogar, en cada uno de los establecimientos y organizaciones de las que pude formar parte.

Índice

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
Introducción.....	vi
Resumen	viii
CAPITULO I: ASPECTOS CONCEPTUALES Y TERMINOLOGÍA	
BASICA.....	1
1.1 Accesibilidad:.....	1
1.1.1 Accesibilidad en el patrimonio cultural.....	2
1.1.2 Accesibilidad arquitectónica, barreras	2
1.2 Teoría del turismo.....	3
1.3 El Turismo	4
1.4 Turismo, empleo y oportunidades	5
1.5 Teorías de turismo como generador de empleos	5
1.6 Servicios Turísticos	5
1.7 Clasificación del Turismo.....	6
1.8 El Turista	6
1.9 Tipo de turistas.....	7
1.10 Turista Interno	8
1.11 La discapacidad	8
1.12 Deficiencia.....	9
1.13 Discapacidad.....	9
1.14 Minusvalía.....	9
1.15 Clasificación de la Discapacidad.....	10

1.16	Discapacidad Motriz	11
1.17	Turismo Accesible:.....	13
1.18	Centro histórico:.....	14
1.18.1	Centro histórico de la ciudad del Cusco:.....	15
1.19	Marco legal del turismo	16
1.20	Dimensiones del turismo accesible.....	17
1.20.1	Veredas:.....	17
1.20.2	Cruces peatonales:.....	17
1.20.3	Guía de banda táctil:	17
1.20.4	Mobiliario urbano:	18
1.20.5	Estacionamientos accesibles:	18
1.20.6	Pasarelas peatonales:.....	18
1.21	Objetivos de la investigación	19
1.22	Factibilidad de la investigación.....	19
CAPITULO II: Propuesta de plan acción.....		20
2.1.	Análisis de la situación actual:.....	20
2.1.1.	Oferta:	22
2.1.2.	Demanda:	22
2.1.3.	Construcción del plan de acción de la gestión del turismo inclusivo	24
CONCLUSIONES		50
RECOMENDACIONES		51
Bibliografía.....		52
ANEXOS		55

INTRODUCCIÓN

Nuestra realidad nos ha mostrado que existen muchas personas con restricciones motrices que no realizan viajes y no es por la escasez de tiempo que posean, o falta de deseos de viajar sino el miedo de viajar y no encontrar destinos turísticos que sean accesibles, que no tengan barreras arquitectónicas. Al momento que el turista realiza el viaje lo que busca principalmente es la seguridad y la calidad, cosa que no sucede con los diferentes destinos turísticos, estas barreras se pueden observar desde el servicio de transporte hasta en los alojamientos turísticos y no olvidando todos aquellos sitios de ocio, entre otros.

Ciertamente, en estos últimos años se aprobaron diferentes reglamentaciones con el fin de crear un entorno accesible para este tipo de personas, tratando de darles el mismo trato al igual que a las otras. El turismo accesible, que es materia de estudio hoy en día ha creado conciencia en todas las empresas turísticas, eliminando barreras arquitectónicas y no buscando exactamente fines lucrativos sino también con fines sociales. (Fernandez.Teresa, 2016, pág. 193)

Según la Encuesta Nacional Especial de Personas con Discapacidad (INEI) realizada por la Oficina Nacional de Estadística en el año 2012, en mi país hay 1.575.402 personas con algún tipo de discapacidad, lo que representa el 5% de la población total. Se trata de un aumento del número de personas mayores, mujeres embarazadas, familias con bebés o madres con niños pequeños, etc. (Inei, 2012, pág. 45)

Siendo un problema los destinos turísticos inaccesibles o poco accesibles, hoteles, museos, restaurantes, haciendo que las personas con discapacidad no

viajen o tenga temor a las condiciones en las que encontrarán en su destino. Existen dos constantes que tiene presente todo cliente, siendo esta la relación de calidad y seguridad, las cuales no son garantía de ninguno de los arribos turísticos, entendiendo como barreras dentro del servicio los alojamientos como los medios de transporte.

Es por ello que el presente trabajo de investigación tiene como finalidad formular un plan de turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la Ciudad del Cusco, 2022, esto con el propósito de disponer accesos turísticos para todas las personas que visiten la ciudad del Cusco.

RESUMEN

El presente trabajo de suficiencia “PLAN DE TURISMO ACCESIBLE PARA EL DISCAPACITADO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DEL CUSCO, 2022”, tiene como finalidad formular un plan de turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022. como segundo objetivo es: Verificar el nivel de accesibilidad turística al discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022 y como tercer objetivo es: proponer estrategias para el turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.

El presente trabajo de suficiencia es una labor de investigación la cual es importante porque pretende proponer un plan de turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.

CAPITULO I:

ASPECTOS CONCEPTUALES Y TERMINOLOGÍA BASICA

1.1 Accesibilidad:

“El termino Accesibilidad, proviene de Acciones, entradas o conversiones de visita. La incapacidad de la sociedad para eliminar las barreras a la movilidad, la comunicación y la comprensión demuestra la preocupación desproporcionada de las personas con capacidades limitadas.”

La accesibilidad, la sostenibilidad y la participación equitativa conforman lo que se conoce como “Turismo para Todos”. Además, fomentan la calidad dentro de los destinos turísticos y aumentan su competitividad. (OMT, 2016)

Por otra parte, la Ley N° 27050, Ley General de la Persona con Discapacidad, 18 dic. 1998, en su artículo 15, Asignación de derechos disponibles: "Las personas con discapacidades tienen acceso, sobre los términos iguales en comparación con otros, los entornos físicos, los medios de transporte, los servicios, la información y las comunicaciones, el autocontrol y la más segura. El estado en diferentes niveles del gobierno establece las condiciones necesarias. Para garantizar que este derecho se base en el principio de diseño universal. Lo mismo tiene el derecho de disfrutar sin ruido y dirección relacionada con la dirección." (Perú, 2006)

Un aspecto a destacar es la accesibilidad de los productos o servicios turísticos para personas con discapacidad que incluye aspectos importantes como el trato personalizado, el descanso, la atención, el confort, la seguridad, etc., pero sobre todo la accesibilidad.

1.1.1 Accesibilidad en el patrimonio cultural

Patrimonio cultura hacen referencia a los bienes materiales e invisibles, heredados del pasado, tienen valores culturales para la sociedad, digno de comportamiento para el futuro y disfrutarlo en el presente. Ruinas: obras arquitectónicas, esculturas o modelos espectaculares, elementos o estructuras arqueológicas, subtítulos, cuevas y grupos de factores valiosos universales en comparación con la perspectiva de la historia, el arte o la ciencia, donde: los trabajos populares y naturales, así como las áreas, incluidas las zonas, incluida la única popular. Sitios arqueológicos de perspectiva histórica y estética, etnología o antropología. (Unesco)

1.1.2 Accesibilidad arquitectónica, barreras

Son aquellos obstáculos que hacen difícil para el desarrollo normal o el uso de personas con discapacidades y servicios. Debe entenderse como barreras arquitectónicas, urbanas y de transporte. (OMS, Informe Mundial sobre la Discapacidad, 2011)

Por lo tanto, las barreras se clasifican en tres tipos:

Arquitectónicas: Están ubicados en edificios, instituciones, instalaciones públicas y privadas. Asimismo, la norma A.120 emitida por el Departamento de Vivienda, Construcción y Salud establece: “Las barreras arquitectónicas son barreras, barreras o barreras físicas que restringen o impiden el derecho a la libertad de movilidad de las personas con discapacidad.

Urbanísticas: situadas en las vías y espacios abiertos.

En el transporte: dispuestas en sistemas de transporte e instalaciones complementarias.

1.2 Teoría del turismo

Se tiene razón de que el turismo abarca actividades que efectúan los individuos en el proceso de viajes, estancias, que no es su espacio habitual, todo se da en un tiempo seguido, su finalidad la distracción y ocio, negocios, entre otros motivos. (Organización Internacional del Turismo, 2002)

Es así, que el turismo es identificado como un fenómeno social que se basa en el desplazamiento temporal y voluntario de las personas que tienen como finalidad poder tener un espacio de ocio, recreación, por tal motivo se desplazan de un lugar a otro donde no aplican ninguna acción de negocio o de lucro, el objetivo lazo más sociales. (Pilar, 2008)

Este turismo es un conjunto de actividades efectuadas por individuos que no se encuentran en su lugar de residencia, siendo ellos, estimulados por diferentes factores motivacionales, es decir, el tiempo no pasa del año, ya que genera soporte al integrar una inversión adicional para la mejora.

Para obtener un grado de comprensión en el turismo se tiene que investigar su medio de función, es así, que (Andaluz, 2016), determina que se presencia un medio turístico a pesar de que existan diferentes versiones de explicación, claramente, el doctor o asesor Juan Carlos Baca identifica que el turismo es “ aquel fenómeno en la acción y comportamiento de la persona que integra una previsibilidad, por ende, se manifiestan diversos modelos para su comprensión.

Claramente, en las investigaciones halladas se considera el medio del turismo que fue determinado por (Bouillon R. C., 2006), quien emite que el modelo de la oferta de demanda está formado por una demanda del turismo, venta, producto, planta, patrimonio turístico.

1.3 El Turismo

Las actividades realizadas por las personas con fines de ocio, negocios u otros en lugares distintos de su entorno habitual durante el viaje y la estancia no podrán exceder de un año consecutivo. Si no hay alojamiento, se consideran turistas.. (Fernández Ballesteros, 1980)

El turismo es una actividad que se relaciona directa o indirectamente con la sociedad en su conjunto; Se considera que el turismo se realiza o desarrolla porque los individuos se desplazan de su entorno cotidiano a otro lugar por una variedad de razones con diferentes efectos, por ejemplo, atracción de población, recursos turísticos, recursos que se visitan, etc. Estos impactos pueden ser positivos o negativos, por lo que en términos de práctica turística, se recomienda la acción, el cambio, la mejora (si es necesario) y el seguimiento. (OMT, 2018)

De otro lado, se comprende que el turismo es como un ente que coopera con la unión de culturas, sociedades, tradiciones, no solo de un lugar si no de varias zonas que buscan conocer otras costumbres, el turismo también integra ciudades y solo de esta manera es que las personas logran desarrollar la tolerancia.

1.4 Turismo, empleo y oportunidades

Básicamente el aporte que ofrece Quesada es que la finalidad económica como social del turismo produce empleos de manera directa como indirecta, pues el turismo es tomado en cuenta como multidisciplinario ya que genera un consumo del turista, algunos trabajadores directos llegan a crear restaurantes, hoteles, agencias, parques, tiendas complementarias entre otros servicios básicos. Seguidamente integra otras acciones monetarias que se enfocan en los individuos que deciden aperturar tiendas, oficinas, bares, restaurantes, agricultores, ganaderos que tiene como base principal abastecer las necesidades del usuario para que el desarrollo turístico siga en pie. (Quesada, 2010)

1.5 Teorías de turismo como generador de empleos

Para el empleo el turismo claramente es un factor multiplicador de la producción de empleos en un grado directo como indirecto, se tiene que reconocer que la incidencia más notoria que tiene entre si es lo monetario frente al turismo que produce una cantidad de empleos en medios como restaurantes, espacios atractivos, hoteles, transporte, es decir, las empresas generan estos empleos indirectamente. (Porto, 2004)

1.6 Servicios Turísticos

Según la (OMT, 2016), los servicios de turismo son aquellas acciones que se direccionan a la prestación de servicios teniendo como finalidad poder satisfacer las necesidades del turista, adicionando el goce y uso completo de los recursos establecidos.

De la misma forma, la OMT menciona que los servicios turísticos son aquellos que se dan y brindan por parte de las empresas, organizaciones que son parte del sector del turismo, pues su objetivo como lo demás es cubrir las expectativas en los turistas nacionales como extranjeros, teniendo como finalidad el goce del mismo a través de las empresas que son el intermediario para los servicios más básicos como el transporte, alojamiento, entre otros.

De otro lado, (Navarro, 2010) mantiene que las empresas intermediarias se dirigen a la prestación de servicios por medio de ofrecer alimentos, transporte, viajes, alojamiento, etc.

1.7 Clasificación del Turismo.

De acuerdo con la OMT (2011), citado por Guerrero y Ramos (2014), mencionan que como una forma de estandarizar la terminología y estandarizar el entendimiento, el turismo se divide en las siguientes categorías: Territorios del país de referencia. Turismo Interior: Turistas no residentes que viajan en el país de referencia. Turismo extranjero: turistas residentes que viajan fuera del territorio económico del país de referencia.

1.8 El Turista

Se puede definir a los turistas como personas que desean pernoctar en un resort o destino, ya sea de manera privada o colectiva, sin importar quienes viajan por el país en busca de un lugar donde hospedarse por motivos de trabajo. trabajador temporal o residente permanente (Organización Mundial del Turismo, 2011).

De acuerdo con SERNATUR (2011), citando un glosario publicado en 2008, define a los turistas como visitantes que pernoctan o personas que viajan fuera de su entorno habitual y pernoctan en los lugares que visitan. Este viaje se realiza por un motivo que no es la actividad paga en tu destino.

1.9 Tipo de turistas.

La demanda de los consumidores de bienes y servicios turísticos, es decir, los diferentes tipos de visitantes relacionados con el turismo, conocidos como turistas, se puede dividir en las siguientes unidades turísticas básicas (Guerrero et al. Ramos, 2014).

Turistas extranjeros. Por tanto, se designa como: toda persona que, por un período no superior a 12 meses, viaje a un país que no sea su lugar principal de residencia, pero fuera de su entorno habitual, y el motivo principal de su visita no sea el país que pagó las actividades visitadas (Guerrero & Ramos, 2014, p. 38).

Visitantes internos. Esto incluye: Toda persona que viva en el país y viaje por un período no mayor de 12 meses a un lugar de ese país que sea diferente de su entorno habitual y el propósito principal de la visita no sea el desempeño de funciones públicas. en el lugar visitado (Guerrero y Ramos, 2014, pp. 38). En ambos casos, la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas distingue a los turistas o huéspedes que pernoctan y a los excursionistas o turistas de un día en función de la duración de la estadía.

1.10 Turista Interno

Guerrero y Ramos (2014), argumentó que el turismo doméstico o nacional se define como un residente de un país que viaja a lugares fuera de su hogar por no más de 12 meses en el territorio de ese país. no es una actividad paga donde se visita. Se dividen nuevamente en: Turistas (viajeros nocturnos). Son turistas que pernoctan al menos una noche en alojamiento privado o grupal en el lugar que visitan. Visitante de un día (turista).

Son turistas que no se alojan en alojamientos privados o en grupo en el lugar visitado. Entonces podemos estar seguros que un turista de país o nacional es alguien que se desplaza de una ciudad a otra en el territorio del Perú, con ciertas características como tener al menos una noche de estadía y realizar algunas actividades generadoras de ingresos por turismo.

1.11 La discapacidad

La discapacidad es un problema que afecta directa o indirectamente a todas las personas de nuestra sociedad y uno de los retos de principios del siglo XXI es la integración en la sociedad de las personas con capacidades limitadas. Las personas con discapacidad, especialmente en nuestro país, tienen que desafiar a una sociedad que básicamente trata a la gente común como un referente para el diseño arquitectónico y urbano, lo que significa innumerables veces la vida de una persona. Las personas con discapacidad son consideradas limitadas debido a las barreras físicas y sociales.

Por razones prácticas, es necesario establecer tres definiciones básicas para la investigación: discapacidad, minusvalía y deficiencia. Estos tres términos se

definirán de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud al respecto. Entender que este problema social nos afecta a todos, no solo a algunos.

1.12 Deficiencia

Es la pérdida o anomalía de una estructura o función mental, física o anatómica que puede ser temporal o permanente. Trauma incluye la presencia u ocurrencia de anormalidad, defecto o pérdida resultante de una extremidad, órgano, tejido o cualquier otra estructura del cuerpo, incluidos los sistemas de funcionamiento mental.

1.13 Discapacidad

Indica una limitación o falta (debido a un impedimento) en la capacidad de realizar una actividad de una manera o grado que las personas consideran normal. Incluye limitaciones funcionales o limitaciones de desempeño debido a la deficiencia. Las discapacidades son enfermedades definidas por cómo afectan la vida de una persona. Algunos ejemplos de discapacidades incluyen dificultad para ver, hablar o escuchar normalmente, moverse o subir escaleras, agarrar o alcanzar cosas, bañarse o incluso comer.

1.14 Minusvalía

Se trata de una situación adversa para una determinada persona que, por su discapacidad o discapacidad, le limita o le impide desempeñar funciones que le son normales (dependiendo de la edad, el sexo y otros factores socioculturales). La situación económica de los discapacitados o discapacitados es de desventaja frente a otras personas. Esta desventaja se debe a la interacción de un individuo

con un entorno y una cultura particulares. La residencia o la falta de vivienda se considera un trastorno; incapacidad para utilizar el transporte público; distanciamiento social.

En este contexto, las personas con discapacidad motriz, visual y auditiva son las que diariamente se enfrentan a barreras arquitectónicas y urbanísticas que les impiden integrarse a la vida activa. A este grupo se pueden añadir las personas con discapacidades temporales o transitorias (mujeres embarazadas, personas mayores, personas con dificultades temporales que deben llevar prótesis, etc.) hasta alcanzar una cierta población numerosa en nuestra sociedad.

1.15 Clasificación de la Discapacidad

La Comisión Europea ha identificado cinco categorías de personas con discapacidad, incluidas las infraestructuras y las instalaciones turísticas. Se trata del impacto real de diversas discapacidades en los turistas.

a) Personas con discapacidades físicas que usan con frecuencia sillas de ruedas, bastones, muletas u otros dispositivos que pueden asistirlos o ayudarlos a moverse.

b) Deficientes visuales, invidentes o ciegos, sordos o con problemas de audición. Por ello, es necesario explicar con palabras a las personas con visión limitada, para los sordos, según el nivel, prestar atención a la colocación de luces de lectura o inscripciones, así como a la lengua de signos.

c) Discapacidad de aprendizaje, la persona está menos reprimida de lo esperado en función de la edad que representa. En este caso, lo más importante es la habilidad al volante, o la paciencia y el tiempo para explicar las cosas.

d) Personas con problemas de salud mental, depresión, ansiedad, miedos irracionales, fobias y demencia. Para tratar a una persona con este tipo de discapacidad, se debe proporcionar un ambiente tranquilo y positivo, así como un grado de habilidad para determinar la naturaleza y el impacto de la condición del cliente.

e) Otros defectos comunes pasan desapercibidos, como problemas torácicos y respiratorios, diabetes, epilepsia, insuficiencia renal, alergias. (Perez, 2011)

1.16 Discapacidad Motriz

Esta discapacidad significa limitaciones en el movimiento normal del cuerpo. Las personas con estas discapacidades pueden o no caminar. En el caso del primer tipo, se desplazan con el apoyo de elementos auxiliares como muletas, bastones, andadores, etc. Los que no pueden desplazarse sólo pueden utilizar sillas de ruedas. Esto significa que estos elementos son fundamentales para las personas con discapacidad.

La inactividad es una condición en la que una persona se desarrolla como consecuencia de un cambio continuo, general o específico que le dificulta el movimiento, lo enlentece e interfiere, a veces de manera invisible, en otras situaciones en las que es necesario un apoyo especial, que son los tipos:

Distrofia Muscular: La distrofia muscular se refiere a un grupo de trastornos genéticos caracterizados por debilidad progresiva y degeneración de los músculos esqueléticos o voluntarios que controlan el movimiento. Dependiendo de la enfermedad, afecta de manera diferente la edad, la gravedad de los síntomas, los músculos involucrados y la velocidad de progresión.

Paraplejia: La parálisis de la parte inferior del cuerpo incluye la pérdida parcial o completa de la función de la pierna.

Tetraplejia: Parálisis somática, incluida la pérdida parcial o completa de la función de brazos y piernas.

Además de estos defectos congénitos comunes, también se consideran posibles cambios inesperados, como la amputación de extremidades que pueden hacer imposible que el cuerpo funcione correctamente.

Persona con Movilidad Reducida: Cabe señalar que el término persona con movilidad reducida (PMR) se refiere a las dificultades para caminar. Este grupo incluye a las personas con discapacidades de movilidad temporales o permanentes, independientemente de que tengan o no una discapacidad.

En cualquier momento, una persona puede verse restringida de participar en lo que se consideraría actividades humanas normales debido a ciertas circunstancias que pueden limitar temporalmente su movilidad, a menudo denominada movilidad reducida. Las personas con autonomía reducida por diversas causas, aunque no sean discapacitadas, pueden ser incluidas en el

grupo de personas con movilidad reducida (PMR), término fijado por la Unión Europea muestran.

1.17 Turismo Accesible:

Turismo accesible: El turismo accesible se refiere a la integridad de los entornos, productos y servicios turísticos que permiten a todos los usuarios acceder a ellos, utilizarlos y disfrutarlos de acuerdo con los principios del diseño universal. (OMT, 2016)

La accesibilidad, la sostenibilidad y la participación justa se conoce como 'Turismo para Todos'. Además, mejoran la calidad y competitividad de los atractivos turísticos.

El concepto “Turismo Accesible” Se refiere a la integridad de los entornos, productos y servicios turísticos para que todos los usuarios puedan acceder a ellos, usarlos y usarlos de acuerdo con principios de diseño comunes. (OMT, 2016)

La accesibilidad es un elemento clave de cualquier política de turismo responsable y sostenible. Este es un tema de derechos humanos y una gran oportunidad de negocio. Lo más importante es que debemos darnos cuenta de que el turismo accesible no solo es bueno para las personas con discapacidad o con necesidades especiales, sino para todos.” (OMT, 2016)

El propósito de este manual no es brindar otra definición, diferente a la propuesta final, sino brindar una visión general de los aspectos que abarca el concepto de turismo accesible. En la primera definición académica del término, encontramos:

“El grupo de actividades que realizan las personas que tienen pocas oportunidades en su tiempo libre, dedicadas a los viajes, que permiten la plena integración de la función y la psicología y la consecución de la plenitud personal y social.”

“El proceso de permitir que las personas con discapacidad y las personas mayores funcionen con igualdad y dignidad de forma independiente mediante la provisión de productos y servicios populares y un entorno turístico”.

Esta definición incluye parámetros de accesibilidad en términos de movilidad, visión, audición y percepción, y tiene como objetivo facilitar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios turísticos. (OMT, 2016)

“El turismo accesible es una forma de turismo que implica un proceso de planificación estratégica colaborativa entre las partes interesadas al proporcionar productos, servicios y entornos turísticos basados en un diseño universal.”

Esta definición incluye un enfoque de ciclo de vida de las personas. Los beneficios de la accesibilidad para viajar son evidentes en la vida de todos. Estos incluyen personas con discapacidades permanentes y temporales, personas con condiciones de salud específicas, ancianos y familias con niños pequeños. (OMT, 2016)

1.18 Centro histórico:

El concepto de centro histórico era relativamente nuevo en la década de 1960. El concepto y la percepción de monumentos individuales, en relación con el alto valor de varios edificios icónicos, se destacaron como hitos en el paisaje urbano,

encarnando estos intereses consagrados en Atenas. Carta de 1931, para no comprometer ningún estilo de la época. el uso de los monumentos debe asegurar la continuidad en el proceso de conservación. Se permiten nuevos materiales, pero deben ocultarse para no cambiar las propiedades del edificio. Sobre la necesidad de construir nuevos edificios que respeten la fisonomía conservada de la ciudad, especialmente en las inmediaciones de los monumentos, y la necesidad de mantener algunos lugares especialmente pintorescos. (Históricos, 2008)

1.18.1 Centro histórico de la ciudad del Cusco:

Cusco es la actual capital histórica del Perú y también la capital del distrito, provincia y provincia del mismo nombre. Se ubica en el sureste del Perú, en medio de la Cordillera de los Andes, entre las latitudes 12°71'11" sur y 72°00'49" oeste del meridiano de Greenwich, a una altura promedio de 3.399 metros. El centro histórico está ubicado en el Distrito 19, entre el corte 177.534 al este y el 8.503.762 al norte del sistema UTM. El centro histórico de la realidad como entorno físico se encuentra en el noroeste del Valle del Cusco. Tiene una superficie de 245,63 hectáreas y tiene una circunferencia de 11.460,81 metros. El área urbana consta de 153 lotes que representan el 80% del área, es decir, el espacio público de calles y plazas solo representa el 20% del área. Su población se estima en 15.000 habitantes, ubicados en los céntricos y tradicionales barrios de San Blas (Tococachi), Santa Ana (Carmenqa) y San Cristóbal (Qolqanpata). (Paredes García, y otros, 2005)

1.19 Marco legal del turismo

- **Ley General del Turismo N° 29408**

Su objetivo es promover, incentivar y regular el desarrollo sostenible del turismo. El órgano de gobierno es el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), que se encarga de gestionar las actividades turísticas participando en planes, proyectos, stocks, etc.

Dentro del Artículo 3° de los Principios de la actividad turística en el 3.9, de la cultura del turismo: Se menciona que el gobierno promueve el compromiso y participación de los habitantes de manera general junto a los personajes involucrados, quiere decir, todos los que cooperan en el desarrollo turístico por medio de la difusión y fortalecimiento del desarrollo sostenible.

En el punto 3.10 de la identidad: El turismo y su desarrollo ayudan a reforzar el proceso de reconocimiento e integración nacional a través de la difusión del poder de identificación, promoción, rescate del patrimonio inmaterial con ayuda de los mismos habitantes.

En el punto 3.11 de Conservación: no se puede alterar, malograr, el patrimonio cultural, es decir, para este desarrollo los recursos naturales deben ser resguardados.

- **Ley del Guía Turístico N° 28529**

La ley está encargada de regular las actividades de los guías turísticos. Con las funciones y obligaciones que tienen que desempeñar, pero a la vez también tienen derechos que deben conocer.

- **Ley de Protección y Defensa del Turista N° 28982**

El objetivo es facilitar la protección y protección de los turistas, con un enfoque particular en el sector criminal.

1.20 Dimensiones del turismo accesible

Estas son las dimensiones del turismo accesible

1.20.1 Veredas:

El pavimento corresponde a la porción pavimentada del pavimento. Su tamaño se ajusta al tránsito de peatones. Su trazado debe ser preferentemente recto y en él deben marcarse claramente al menos dos franjas verticales. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.20.2 Cruces peatonales:

Los cruces peatonales funcionan mejor en las esquinas de las calles y en las intersecciones. Los surcos del pavimento actúan como puente entre el pavimento y la calzada, asegurando la continuidad del pavimento. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.20.3 Guía de banda táctil:

Los Indicadores Táctiles o Tiras Táctiles son rutas accesibles señalizadas en las aceras en variaciones de textura y color, y cuyo propósito es brindar información útil sobre el movimiento y la Seguridad para invidentes. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.20.4 Mobiliario urbano:

Cada pieza de mobiliario urbano y señalización deberá instalarse a un lado de la acera, sobre la acera en su zona asignada. Si es necesario instalar algún elemento, mantenga una distancia libre de al menos 90 cm para que la silla de ruedas pase en una posición que no obstaculice el tránsito de peatones. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.20.5 Estacionamientos accesibles:

La accesibilidad limitada del transporte público y la falta de carreteras de fácil acceso hacen que el transporte por carretera sea una necesidad para muchas personas con discapacidad. El uso del vehículo requiere estacionamiento cerca de casa, trabajo, centro comercial, etc. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.20.6 Pasarelas peatonales:

En la gran mayoría de las vías públicas, la circulación de personas y vehículos puede coexistir en condiciones suficientemente seguras. Los pasos de peatones son muy riesgosos bajo ciertas circunstancias. Estas situaciones ocurren en carreteras anchas, como las autopistas de la ciudad, con tres o más carriles en cada dirección y tráfico pesado a altas velocidades. En tales casos, es necesario instalar una pasarela elevada. (Boudeguer Simonetti, prett Weber, & Squella Fernández, 2010)

1.21 Objetivos de la investigación

1.21.1. Objetivo general

Formular un plan de turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.

1.21.2. Objetivos específicos

- Verificar el nivel de accesibilidad turística al discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.
- Proponer estrategias para el turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, 2022.

1.22 Factibilidad de la investigación

La presente investigación es factible y viable, porque se dispone con las bases teóricas y conocimientos sobre el tema a desarrollar, asimismo se dispone con el apoyo de los trabajos previos sobre el turismo accesible, este estudio será beneficioso tanto los turistas que requieran de un servicio especial para personas con discapacidades los cuales dispondrán de una facilidad en el acceso a los diferentes lugares del centro histórico.

CAPITULO II:

PROPUESTA DE PLAN ACCIÓN

“Mejora e implementación impulsando un conjunto de iniciativas para la mejora del turismo accesible en el centro histórico de la ciudad del Cusco”.

2.1. Análisis de la situación actual:

Uno de los segmentos más visibles a medida que las economías y las sociedades se integran más es la creciente participación de personas con diferentes habilidades en la industria del turismo. Sin embargo, se puede observar que todavía existen muchas barreras y obstáculos diferentes que impiden el libre acceso a los servicios turísticos.

Las personas con capacidades diferentes raras veces viajan porque no pueden encontrar destinos que puedan garantizar la seguridad y la calidad que es importante para ellos. Estos caminos incluyen transporte, alojamiento, antiguos lugares de vacaciones y playas.

A nivel internacional, el turismo inclusivo es un tema de mayor importancia en algunos países como México, como lo expresó el representante de CONAPRED Hernández (2015): suelen viajar con tres compañeros de práctica, lo que significa más inversión y felicidad donde se elige estar incluido”.

Comenzando con el tema del turismo inclusivo, es necesario darle una definición, que tiene como objetivo brindar los servicios necesarios y suficientes a las personas capaces y permitirles disfrutar del placer de viajar. Habilidades diferentes, también creará igualdad de oportunidades para todos, realizará

acciones que hagan que los viajes sean seguros, cómodos, autónomos y normalizados, buscando beneficios económicos; buscando beneficiar tanto a las personas con discapacidad como a las empresas del rubro.

Otro país que está interesado en la integración turística es Colombia. Según el Estudio Nacional de Oferta y Demanda en Turismo de Personas con Discapacidad, elaborado por la Asociación Colombiana de Sordos - SURCOE para Ciegos (2013), indica que la demanda de turismo es alta entre las personas con algún grado de movilidad física. diferente, no todos están excluidos. de las actividades turísticas.

A nivel nacional, El Perú como país turístico tiene potencial de mercado, pero todavía hay muchas carencias en infraestructura, que es muy importante. Desafíos para los operadores turísticos privados.

Se puede ver que las autoridades han estado trabajando en un nuevo tipo de turismo inclusivo que beneficie a todos, sin excepción, pero se necesita hacer más para que las personas con capacidades diferentes se integren a este tipo de turismo y disfruten de una vida segura y cómoda. En primer lugar, el turismo inclusivo.

Además, dado que siempre viajan juntas personas con capacidades diferentes, se puede lograr un mayor efecto, lo que es una oportunidad para que las agencias de viajes generen más ingresos siempre que cuenten con las instalaciones suficientes para disfrutar del viaje.

2.1.1. Oferta:

Hoy en día, muchas personas sienten la necesidad de viajar y explorar nuevos destinos, ya sea por placer o por negocios. Sin embargo, a pesar de los productos que hay ahora en el mercado, hay un grupo demográfico, como los discapacitados o los ancianos, que no tienen las herramientas para moverse a voluntad, y los productos y servicios son más asequibles que ellos.

Actualmente, el 15% de la población mundial (mil millones) cuenta con alguna discapacidad; se estima que para el 2020, la cifra aumente a 1200 millones. Asimismo, el informe revela que para el 2050 las personas mayores de 65 años representarán el 21.5% del total de habitantes en el mundo. Cabe destacar que muchos de ellos cuentan con un gran poder adquisitivo y ganas de viajar.

Las demandas de mayor relevancia para que la experiencia en el viaje de este grupo de personas sea óptima son:

- Un soporte integral en la comunicación (52%).
- Visitas guiadas personalizadas (51%).
- Condiciones sanitarias adecuadas (22%).
- Seguros personalizados (16%). (PROMPERU, 2020)

2.1.2. Demanda:

En el Perú existen muchas oportunidades para desarrollar el turismo para personas con discapacidad, con cerca de 61 millones de personas provenientes de Canadá, Estados Unidos y Europa Occidental (Kéroul, 1994). Solo en los

Estados Unidos, la principal fuente de turistas a Perú, la población combinada de personas con discapacidades es de aproximadamente 54 millones (US Census Bureau, 1994). Según las estadísticas desagregadas de Kéroul, si representamos el 1% de los 25,8 millones de potenciales viajeros discapacitados en los EE. UU., por las estadísticas desagregadas de Kéroul nos referimos a 258.000 viajeros, o más de 162.000, llegados al Perú desde los Estados Unidos en 1998.

Un incremento en el tráfico turístico de personas con discapacidad facilitará la creación de empleos no tradicionales, ya que generará la necesidad de personal dedicado a atender las necesidades del segmento de esta vía. Asimismo, la necesidad de adecuar la infraestructura turística llevará a la creación de una amplia gama de productos destinados a satisfacer esta necesidad por parte de los prestadores de servicios turísticos peruanos.

Debido a las leyes que promueven la no discriminación en el empleo, más personas con discapacidad ingresan al mercado laboral, lo que lleva a mayores niveles de ingresos para esta población. El conocimiento de la dinámica de la política estatal y comunitaria permite la creación de dichas normas para promover el empleo y aumentar significativamente el turismo en esta zona.

La conciencia sobre la inclusión de las personas con discapacidad sobre sus derechos en el lugar de trabajo y las actividades públicas ha aumentado en todo el mundo. Esto aumenta exactamente el tráfico de pasajeros discapacitados.

2.1.3. Construcción del plan de acción de la gestión del turismo inclusivo

2.1.3.1. Planteamiento del objetivo

Formar a futuros profesionales que atenderán a clientes con diferentes habilidades relacionadas con el desarrollo turístico, así como a profesionales que actualmente trabajan en diferentes subsectores, para que puedan desarrollar y gestionar productos turísticos que beneficien a todos.

2.1.3.2. Línea de acción

Una actividad de viaje es una experiencia que comienza en el punto de partida para buscar información sobre el destino, continúa con una serie de actividades (prolongaciones, visitas, etc.), y finaliza cuando regresas al punto de partida. Todas las actividades que se desarrollan en esta experiencia de viaje son elementos a entender como una cadena de muchos eslabones. Independientemente del punto inicial o final, la secuencia se repite, cambiando el orden de los elementos base mientras se mantienen iguales los elementos inicial y final.

La accesibilidad debe entenderse globalmente ya que afecta a toda la cadena turística. Tienes que tratar todos estos aspectos por separado, pero necesitas entender más sobre la relación entre ellos.

De nada sirve compartir eslabones aislados sin continuidad con el resto de la cadena, y como tales son un oasis accesible en un entorno impracticable e inaccesible. Por ejemplo, no es útil proporcionar alojamiento accesible en

entornos de difícil acceso o en entornos donde las atracciones turísticas cercanas no son prácticas para los turistas.

Tenga en cuenta que cada tipo tiene su propio conjunto de requisitos, y si solo se rompe un eslabón de la cadena, toda la cadena fallará. Entonces, si alguna parte del viaje no está disponible, el viaje se verá afectado, pero será desagradable y empeorará la experiencia del viaje.

2.1.3.3. Accesibilidad Web

La accesibilidad web se puede precisar como un conjunto de estándares técnicos, de implementación y de diseño que permiten que un sitio web sea utilizado por la mayor cantidad de personas posible, independientemente de los medios técnicos, incluidas las personas con discapacidad. Guía de diseño para todos.

Por lo tanto, un diseño asequible garantiza el acceso a todos los usuarios, independientemente del entorno en el que se muevan y sus capacidades. La accesibilidad web se refiere a los aspectos relacionados con la codificación y la presentación de información en el diseño web, para permitir que las personas perciban, comprendan, naveguen e interactúen de manera efectiva con la web, y creen y compartan contenido.

Medidas inteligentes de accesibilidad web sugeridas para el contenido. Entre ellos, destacamos los siguientes:

- Agregar documentos de reemplazo a imágenes de información (también en enlaces de imagen),

- Plantilla de formulario de enlace preciso,
- Modelos de diseño que le permiten aumentar y reducir las fuentes para evitar el contenido superpuesto en diferentes navegadores y cambiar el contraste de los colores.
- No use la tecnología que no sea compatible con la disponibilidad.

Es una buena idea proporcionar alternativas o habilitar la traducción automática de páginas en términos de idiomas, ya que el idioma puede ser el primer obstáculo que encuentra cualquier visitante al solicitar información.

Además de esto se recomienda tener en cuenta las siguientes medidas:

- proveer de información verídica y actualizada
- proporcionar información fácil de leer
- facilitar descargables accesibles, con especial cuidado con los PDFs y su accesibilidad
- prestar atención a la información que se cargue de forma rápida
- ofrecer imágenes atractivas e informativas
- implementar buscadores por tipo de recursos de accesibilidad para facilitar la obtención de datos acorde con las necesidades del usuario.

Los turistas están disponibles para obtener información precisa y confiable sobre las condiciones de las tendencias, el transporte y la residencia. Por lo tanto, la necesidad es que este tipo de información aparece en folletos y publicidad para ampliar las opciones para ir y qué hacer. En lugares con las funciones disponibles, esta información debe ser declarada e implementada en particular,

no oculta en la parte posterior del documento o en caso de que se reconozcan los sitios web.

2.1.3.4. Dispositivos móviles

Cabe señalar que hoy en día, los viajeros no solo pre-navegan su viaje desde un punto fijo como la computadora de su hogar, sino que también pueden acceder a un sitio web diseñado para este tipo de dispositivos o a través de la aplicación móvil, la tableta o la Ayuda. Estos dispositivos son una herramienta cada vez más grande y cada vez más utilizada para recopilar diversa información turística. También son utilizados por personas con discapacidad como lectores de pantalla y las funciones de accesibilidad están cada vez más disponibles en el mismo terminal.

Esta nueva "nube" es básicamente, por lo que los turistas pueden acceder a la solicitud (solicitud) y los servicios desde cualquier lugar y en cualquier momento. Este hecho es cada vez más importante para las directrices y los turistas no solo se presentan en Internet, sino que también proporcionan a los usuarios el mejor uso impresionante. Este es un nuevo modelo llamado Smart Travel.

En el caso de la solicitud original, estos documentos deben aprenderse e implementar esas instrucciones se aplican. Sin embargo, también es necesario referirse a recomendaciones específicas para la disponibilidad de diferentes sistemas operativos de dispositivos móviles.

2.1.3.5. Tuorperadores y agencias de viajes

Para brindar un buen servicio, los agentes de viajes y tour operadores deben ser conscientes de que todos somos diferentes y tenemos diferentes necesidades y preferencias, por lo que debemos adaptarnos al calendario de nuestros viajeros, en lugar de estandarizar el servicio para toda la población, sabiendo que hay otro rescate. Además, se recomiendan las siguientes medidas:

- Asegurar la disponibilidad de la información
- Asegurar información precisa, detallada y veraz
- Conoce la política de stock de tu destino
- Integrar la información de accesibilidad con la información general sobre viajes
- Identificar canales de distribución (adaptación general y defectos)
- Comunicar información a los empleados en todos los niveles de la organización
- Proporcionar información a los intermediarios
- Utilizar medidas tecnológicas adecuadas para mejorar el turismo accesible.

Para la información turística y la publicidad proporcionada por las agencias de viajes y las autoridades, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Los documentos de viaje y otros materiales de promoción turística deben contener descripciones precisas de los servicios e instalaciones disponibles, preferiblemente con símbolos internacionales comprensibles.

La información destinada a viajeros con discapacidad debe incluirse en la información general de viaje tanto como sea posible.

- Los materiales promocionales deben indicar si se puede contactar a la empresa por cualquier medio disponible (teléfono de texto, fax o correo electrónico) y si la información está disponible en otros formatos. Los folletos pueden estar disponibles en letra grande, Braille e incluso códigos QR en versiones disponibles para escanear y proporcionar información digital accesible.
- La recepción de visitantes (sitio turístico) debe listar todos los servicios de apoyo para personas con discapacidad. Como regla general, esta lista de servicios debe incluir instalaciones de reparación y reemplazo de prótesis y dispositivos, clínicas veterinarias de perros guía, proveedores y distribuidores de asistencia médica especializada.

El sistema de reservas debe tener datos claros sobre la disponibilidad de las instalaciones y servicios anunciados para viajeros con discapacidad a fin de proporcionar información completa y facilitar los procedimientos de reserva relacionados.

2.1.3.6. Accesibilidad y transporte

Es imperativo que todas las personas, independientemente de su edad y posibles habilidades, tengan las mismas oportunidades para participar en las actividades económicas y sociales. Hoy, el transporte es fundamental para asegurar este compromiso, especialmente en el sector turístico. Sin embargo, a pesar de los grandes avances en el transporte público, el día en que cualquiera

pueda utilizar el sistema preexistente es todavía un proyecto por concretar. En muchos casos, incluso la presencia de autobuses o trenes de fácil acceso no garantiza el acceso para todos, principalmente debido a brechas y discontinuidades en la cadena de accesibilidad cercana.

La cadena cubre viajes, acceso y uso de servicios de transporte, tenga en cuenta que esto requerirá información, solicitudes de servicios específicos y viajes entre puntos de origen y destino. Todos estos procesos deben ser continuos e ininterrumpidos, lo que significa que los sistemas que acceden, usan y completan la ruta de la información deben estar listos de extremo a extremo para la aplicación autónoma. Al incorporar elementos dinámicos a la accesibilidad, introducimos nuevas dimensiones como el tiempo o la consistencia de la actividad. Durante cada viaje se realizan diferentes actividades, desde comunicarse a través de un dispositivo o interfaz en particular, a través del límite entre un edificio y un espacio público, entre un edificio y un vehículo, o entre vehículos y diferentes instalaciones.

Cualquiera que viaje con alguna intención y decisión de viajar debe tener una expectativa de éxito: llegar. Cualquiera que dude de sus posibilidades de llegar se dará por vencido, viajará o buscará una alternativa. En las sutilezas de esta sospecha, suele estar la discriminación más severa contra las personas con discapacidad, para quienes la continuidad y la continuidad de la acción en materia de acceso es crucial.

2.1.3.7. Aseos públicos

Por lo tanto, todos los turistas pueden usar inodoros, necesidad de alarmas para ayudarlo a encontrar derecho. Además, habrá un buen núcleo de inodoro para evitar cambios importantes, incluidas cabinas adaptativas con personas con discapacidad. La presencia de la distribución correspondiente por definición de tamaño y reparación en este tipo de taxi desde el principio es simplemente porque su revisión es muy costosa y complicada. Su posición, en el extranjero, como en el interior del edificio, debe ser visualmente que las personas los encuentren lo más posible. Para el mismo propósito, puede instalar identidad y consejos disponibles. En las cabañas al aire libre, es importante prestar especial atención al mantenimiento mediante inspecciones periódicas para garantizar la accesibilidad. Esto se debe a que son más susceptibles a daños por vandalismo y condiciones climáticas. Estas cabinas se utilizan principalmente en dos casos:

- En los grandes eventos que celebran una audiencia mucho más grande de lo habitual, es necesario aumentar el número de baños,
- En lugares donde es difícil conectarse a un sistema de alcantarillado, por ejemplo, en ciertos entornos naturales

Se instalan con otras baterías en cabinas inaccesibles, por lo que es importante identificar su equipamiento mínimo, así como identificarlas correctamente mediante los símbolos nacionales de accesibilidad en lugares de fácil acceso y, en su caso, instalar señales direccionales para ubicar las cabinas accesibles. En este tipo de cabinas se deben tener en cuenta ciertos parámetros específicos, como su adecuada posición en relación con el entorno. Para ello, debe

conectarse a una ruta existente sin provocar un cambio de nivel o, si lo hace, crear una rampa entre los elementos. También debe asegurarse de que la cabina en sí no obstruya la ruta existente. Esto se puede lograr, por ejemplo, reduciendo el ancho de la acera por debajo del valor mínimo o utilizando su espacio de impacto, por ejemplo, teniendo en cuenta los espacios abiertos que no interfieren con el área de entrada, vaya libremente y organice nuevas comunicaciones para evitar colisiones.

2.1.3.8. Circulaciones

Para que todos los pasen, incluidas las sillas de ruedas tienen las necesidades más exigentes. Debido a que muchos aspectos más detallados se discuten en la infraestructura de transporte, podemos presentar la siguiente información:

- En estos espacios, la ruta dentro del edificio puede ser particularmente larga, por lo que es importante que sea importante ser accesible en las áreas de entretenimiento y en el SIDA, como las alfombras para turistas o vehículos disponibles entre terminales o pilotos en la infraestructura. Los automóviles específicos suelen ser eléctricamente, deben enfatizar el sonido para prevenirse de su presencia, especialmente aquellos con trastornos visuales.
- Es importante evitarlo, si es posible, puede evitar organizar líneas de concreto para PMR de un circuito común. Con esto, estaba luchando con una situación fallida y el sentimiento de desventaja.

- En el caso móvil PMR, no se debe a la interferencia u otros incidentes cuando se pueden permitir desigualdades con alternativas a dispositivos mecánicos, por ejemplo, un ascensor de elevación.
- En estos objetos grandes debido a una gran línea de viaje, las situaciones de emergencia pueden ser muy complicadas. Por esta razón, determina que los protocolos de las acciones recopilan las necesidades de las personas con discapacidad.
- En áreas grandes y / o entornos complejos, como estaciones, aeropuertos o intercambiadores, se necesita información para los turistas para utilizar efectivamente la circulación.
- En el caso de la estación de ferrocarril, autobús o metro, es importante registrarse con un recubrimiento táctil y contrastes de borde de las plataformas. De esta manera, la presencia de esta pendiente se notó tanto táctica e intuitiva, reduciendo el riesgo de caída.

2.1.3.9. Teléfonos públicos

Se pueden considerar algunos aspectos para mejorar la disponibilidad de los teléfonos públicos en la infraestructura de transporte de la siguiente manera:

- Conectar el teléfono está disponible
- Establezca diferentes elementos para animar las yemas de los dedos en el dispositivo de teléfono en la altura de la cobertura disponible y separados desde la parte inferior.

- Ponga su chaleco o cama supletoria, para que pueda manejar objetos con suficientes compartimentos, para que las personas con discapacidades puedan acercarse.
- Asigne al menos un teléfono desde el controlador de volumen magnético y la bobina de inducción magnética
- Ingrese los dispositivos de computadora correctos para su teléfono, de modo que, con teclados y monitores regulares, generalmente le permite transferir texto en este teclado y reflexionar en la pantalla.

2.1.3.10. Infraestructuras de transporte: paradas de autobús y taxi

Estos sitios deben estar conectados con el resto del entorno mediante rutas que estén disponibles para que cualquiera pueda acceder. Los accesos a las estaciones respetarán la anchura mínima del pasillo lateral o central, de forma que incluso las personas en silla de ruedas puedan transitar sin dificultad. Se recomienda un ancho libre de 100 cm. Para los turistas se recomiendan albergues abrigados para que puedan esperar más cómodamente y estén protegidos del sol, la lluvia y el viento. Por otro lado, es importante mantener la continuidad entre la acera de la marquesina y la acera que entra por ella. Para mantener la continuidad, lo más sencillo es que la etiqueta está incluida en la acera. En otros casos, se debe instalar una tienda de campaña en una superficie postal normalizada (por ejemplo, método de estacionamiento en la misma página). En cualquier caso, el enfoque máximo para los neumáticos de la acera se encenderá si permanecerá para conectarse entre la ruta de la herramienta para admitir la continuidad máxima posible. Si es posible estacionarse, es

importante proteger las aceras con un disco vertical para evitar automóviles. Es importante tener en cuenta el espacio libre dentro de la tienda para que todos puedan moverse sin ningún problema, incluso con sillas de ruedas o clientes para niños. Debe haber al menos un círculo con un diámetro de 150 cm. Lo mejor es tener un dosel parcial para protegerse del mal tiempo y una cubierta detectable para evitar que las personas choquen con él. Si la carcasa tiene una proyección al suelo, incluso los invidentes pueden detectarla con un pie o un bastón, y si es de vidrio, es importante colocar la marca de contraste a la altura de los ojos. Se deben colocar señales táctiles de colores contrastantes en las instalaciones urbanas para garantizar su detección. Esto hace que sea más fácil para las personas encontrar paradas y permite que las personas con discapacidad visual vean dónde están las paradas en la ruta. La tecnología también puede ayudarte a encontrarlos. El posicionamiento mediante una aplicación móvil o un control remoto que activa una señal de audio cuando se presiona para determinar la posición de la tienda son solo algunas de las posibilidades actuales. En las paradas, por ejemplo, en las grandes infraestructuras de transporte, a veces se requieren largas esperas. Por este motivo, se necesitan soportes para sentarse para personas con movilidad reducida que necesitan descansar sin sentarse, así como bancos o sillas con asas o apoyabrazos que les ayuden a sentarse y levantarse. También es importante proporcionar a los pasajeros en la estación la información básica para que puedan utilizar el sistema de transporte de la forma más autónoma.

2.1.3.11. Autobuses urbanos e interurbanos

Los autobuses urbanos son una forma relacionada de transporte de corta distancia. Por lo general, se organizan a través de una red de líneas, cada una con múltiples paradas para que los pasajeros puedan subir y bajar según sea necesario. En algunos lugares existen los llamados autobuses turísticos que realizan un recorrido específico por los monumentos más interesantes para los turistas y pueden realizar el servicio con guía. Si abordamos las limitaciones más comunes relacionadas con la disponibilidad de vehículos y la atención del conductor, el transporte en autobús brindará una oportunidad para que las personas con discapacidades de movilidad participen en el turismo.

En los autobuses de piso alto, se puede activar el elevador, y en los autobuses de piso bajo, se pueden activar las rampas para permitir que los usuarios de sillas de ruedas, como aquellos en sillas de ruedas que no pueden subir escaleras, entren al automóvil. El uso de autobuses de piso bajo ha demostrado ser altamente eficiente no solo para el uso de vehículos por parte de personas con discapacidad sino también para todos los pasajeros, optimizando los tiempos de embarque y desembarque de los pasajeros. Igualmente, importante, hay suficientes pasamanos en la puerta para ayudar a las personas a mantener el equilibrio. Por último, las puertas deben estar abiertas de par en par para que todos los pasajeros puedan pasar cómodamente, incluso con equipaje voluminoso.

Hay algunos aspectos importantes que este modo de transporte satisface las necesidades de un gran número de turistas, tales como:

- Cantidad, ubicación y alarmas prioritarias para dispositivos móviles y de comunicaciones limitadas para usuarios de sillas de ruedas
- Características del sistema de seguridad para sillas de ruedas.
- Capacidad para colocar una silla encuestada en una silla de ruedas dedicada cuando no se use
- Diseño, colores y materiales de pasamanos horizontales y verticales y altura de los botones
- Encienda y posición de espacio de embalaje.
- conciencia óptima de la información relacionada con el neumático, los números y las ramas; A la inversa exactamente entre los colores legendarios, poniendo la inducción y la señal y las operaciones adecuadas de señales de luz y audición que brindan información sobre viajes, paradas, etc.
- No hay obstáculos para prevenir la circulación de agilidad y pasajeros.

Los botones completos para uso deben aparecer correctamente en Brille y alivio. Es importante determinar el botón de parada de consulta que especificó una advertencia de controlador que una persona con un móvil o silla de ruedas quiere reflexionar sobre el tiempo de apertura más alto de lo normal.

En los autobuses turísticos, además de la información de detención y turismo, se recomienda proporcionar información turística en diferentes corchetes: en sonido y texto. En caso de grabación de audio (independientemente de si lo proporcionan un automóvil Megafony, como si se hubiera hecho, conectando

auriculares), el préstamo móvil en el bucle magnético ciertamente se recomienda para las personas que las usan.

El servicio de taxi es un medio de transporte necesario para las personas con discapacidad y redujo la capacidad de moverse, teniendo dificultades en la disponibilidad de transporte público colectivo. Sin embargo, los vehículos ordinarios en taxis no permiten el fácil acceso de la mayoría de estas personas en buenas condiciones. Por esta razón, muchos países han proporcionado flotas de taxis de varios estándares y marcas. Además de las condiciones generales de vías de fácil acceso y el establecimiento de buenas conexiones entre los taxis y la infraestructura de transporte, sería útil llegar a un consenso internacional sobre el diseño y señalización de las paradas de taxi accesibles.

Para que todos los viajeros disfruten del mismo servicio, subir y bajar de los taxis debe ser cómodo, conveniente y seguro. Para lograrlo, considere la altura mínima para evitar colisiones al estar sentado y el ancho mínimo para ingresar y maniobrar la silla de ruedas. También es importante estimar el ángulo de apertura mínimo del eje vertical en la puerta plegable (90 °) y la presencia del dispositivo de bloqueo, evitando que la puerta se esté cerrando durante el proceso de operación de entrada / salida. Para facilitar el acceso a estos vehículos ajustados, las pendientes de expectativas máximas no deben exceder el 8%. El ancho permitirá la silla de ruedas y la capacidad de cargar lo suficiente para combatir la masa, al menos un adulto, la silla de ruedas eléctrica y la persona.

2.1.3.12. Accesibilidad a diferentes entornos

Accesibilidad de las aceras en entornos urbanos: La necesidad básica de las aceras en entornos urbanos es que las personas puedan transitar por ellas en condiciones de igualdad y seguridad.

Por lo tanto, la continuidad es una característica clave de una ruta libre de obstáculos. Para lograr esto, la ruta disponible debe tener al menos:

- Suelo sólido estable y continuo,
- Espacio adecuado y accesible para el tránsito y circulación,
- Soluciones disponibles y alternativas a los desequilibrios existentes, elementos de guía,
- Recursos de alerta temprana y protección en intersecciones,
- La capacidad de conectarse a espacios y servicios adicionales,
- Nivel mínimo de iluminación,
- Marcado apropiado y accesible.

Según el tipo de entorno en el que nos encontremos, se introducen las siguientes áreas y elementos de la cadena de disponibilidad para mantener la continuidad:

- En un recorrido urbano, las áreas principales son las aceras, las fachadas, los espacios contiguos, los cruces de calles, las entradas y salidas, y los espacios y servicios relacionados con los viajes, como las paradas de tránsito, las áreas públicas reservadas, los baños, las áreas de descanso, etc.

- Los factores básicos a considerar son las aceras, el tráfico y el espacio móvil, el mobiliario y equipamiento urbano, y la iluminación y señalización.

En cualquier caso, no hay instancia de un camino barato, debe ser discriminado o su longitud, no exceden los límites de las áreas más grandes. Se recomienda lo antes posible, no instalado, excepto a salvo, alternativas, pero viajes universales y estándar. Un aspecto adecuado es considerar el ancho mínimo de las aceras necesarias. Depende de una serie de factores, como, como el número de personas distribuidas, si estos son el espacio unificado de los cascos históricos, tienen muebles o manejo de elementos que acompañan si tienen seguimiento en vivo, bobinas con cambios en la dirección. En cualquier caso, para configurar un ancho conveniente y seguro, es importante recordar que todos pueden usarlo con una silla de ruedas levantada por tamaños más complejos. Siempre que sea posible, se recomienda que el tamaño de la pasarela permita el acceso de dos personas en silla de ruedas o silla de ruedas. Es muy importante que el ancho del arroyo sea mayor en los tramos rectos para evitar que la gente tenga que girar y al cambiar de dirección requiera más espacio de giro. En la disposición de los elementos más comunes del pavimento, tales como farolas, rótulos, mojones o elementos vegetales, circularán sin restringir su flujo, siempre que estén colocados de manera que no vulneren el espacio libre de la vía disponible. . ancho y mayor seguridad. Otro aspecto a tener en cuenta es el espacio libre mínimo para el tránsito de peatones para que las personas puedan circular sin riesgo de colisión. Toldos, señalética y señalética, adosamientos de fachada, árboles, vegetación y otros elementos de apoyo deben colocarse por

encima de este centro para evitar colisiones o movimientos. En ausencia de factores voladores, es importante tener una proyección en su circuito con suficiente altura para facilitar la detección de pies o cañas para distraer obstáculos. Al esperar una ruta suave, las personas necesitan menos esfuerzo para hacer un cambio. Transferencia, perpendicular a las moscas, solo sobrevive para evitar el paquete de agua en la acera. A veces, y debido a que el propio terreno puede tener más tendencias (esperar a lo largo del progreso) y algunas personas pueden tener problemas. En tales casos, se pueden hacer medidas de acceso alternativas, como crear las próximas áreas de entretenimiento, la ayuda vinícola, como ser procesadas o incluidas herramientas de apoyo. Aun así, es importante incluir información sobre las características de estos complejos espacios para que cada visitante pueda conocerlos y decidir si visitarlos o no. Identificar los límites y límites de viaje ayuda a su viaje, especialmente para las personas con discapacidad visual. Por ello, es muy útil que al menos un límite lateral de una ruta peatonal accesible tenga un plano detectable (vertical u horizontal) que sirva de guía. Finalmente, en entornos urbanos, especialmente en una gran ciudad, una dificultad que los turistas encuentran a menudo es la orientación. Muchos anuncios, luces, colores y elementos dificultan que cualquier persona encuentre información fácilmente.

2.1.3.13. Semaforización

Los peatones deben estar señalizados en los cruces fronterizos si así lo requiere el tráfico. Para que los peatones y automovilistas los vean claramente, deben colocarse de manera que sean visibles desde aceras y caminos. Cuando los

semáforos peatonales tienen una señal de audio además de una señal visual, la información se envía a través de dos canales para llegar a más personas. La emisión acústica permite a los peatones ver la posición del cruce de peatones y el tiempo de cruce, y señala el final del cruce con varias señales audibles. Las señales pueden emitirse de forma continua (no requiere disparador) o, a petición de un interesado, activarse mediante mando a distancia, teléfono móvil o pulsando un botón en el propio poste del semáforo. Si una determinada ciudad requiere pilotos especiales, la oficina de turismo puede alquilar estos dispositivos a todos los turistas con discapacidad visual.

2.1.3.14. Entornos históricos y patrimoniales

Zonas históricas de adaptabilidad para convertirlas para acceder a un alto nivel en su carácter original, es decir. Su estructura determina las posibles operaciones. En la mayoría de los casos, no se puede estar disponible toda la situación porque los respetos del patrimonio limitan el nivel de intervención y configuración y su propia tipografía de la región.

Sin embargo, especialmente en el entorno histórico, debe incluir cualquier entorno, productos o servicios, aunque no se puede lograr plenamente, siempre puede mejorar el nivel de salida, no lo haga funcionar o no. Para realizar la interferencia en las áreas públicas en el campo del trabajo, este campo debe hacerse para detectar desventajas y puede mejorar cualquier solución.

- Entre las actuaciones que se pueden realizar para mejorar la accesibilidad del entorno histórico, podemos distinguir dos tipos:

- Acciones estándar: son acciones repetidas que se pueden aplicar en la mayoría de los casos cuando se detecta el mismo defecto. A su vez, pueden ser puntuales (por ejemplo, colocar un pasamanos en la escalera cuando falta) o suponer una renovación completa del elemento analizado porque no se cumplen algunos requisitos (por ejemplo, la rehabilitación de una calzada).
- Acción única: en algunos casos, el soporte de disponibilidad es único. En tales casos, deben analizarse en detalle y puede ser necesario buscar soluciones específicas. Esto último a menudo se expresa en intervenciones heredadas.

2.1.3.15. Cascos históricos

Los centros históricos forman parte de nuestro patrimonio cultural, creando entornos urbanos, espacios públicos destacados y parte esencial de la vida de la ciudad.

Tienen un doble valor arquitectónico e histórico, por lo que las reformas en ellos encaminadas a mejorar la accesibilidad deben conservar estas características. Además de considerar el entorno urbano, se debe considerar una atención especial y un trabajo a una escala sensible y detallada al considerar los enfoques para la renovación urbana en los centros históricos. Para ello, es fundamental un conocimiento profundo del sitio web, ya que proporciona el contenido y los puntos de referencia para su diseño.

Para lograr un urbanismo accesible, a continuación, se plantean una serie de recomendaciones de buenas prácticas para estos entornos:

- proporcionar más espacio peatonal,
- no estrangular el tráfico rodado ni las posibilidades de estacionamiento,
- crear áreas estanciales, – sistematizar la tipología de cruces de calles,
- racionalizar y ordenar la ubicación del mobiliario urbano,
- evitar itinerarios que acusen fatiga, de pendientes pronunciadas, sin previsión de espacios de descanso.

Entendemos el patrimonio cultural como bienes tangibles e intangibles que heredamos del pasado y disfrutamos en el presente, cuyos valores vale la pena preservar para el futuro de la sociedad.

La composición e importancia del patrimonio cultural de un país cambia con el tiempo y con las condiciones socioeconómicas. Pero este significado siempre proviene de dos principios básicos:

- El patrimonio se ha de preservar.
- El patrimonio se ha de conocer.

Estos estándares están directamente relacionados entre sí: para preservar, es necesario conocer y prestar atención. Cuando se limita la posibilidad de visitar un bien cultural por razones de conservación, y se desarrollan métodos alternativos para su conocimiento, se entiende que las personas necesitan conocer y disfrutar de las cosas que hacen bien, y en este caso, además de mejorar su cultura e integración, aumentando la durabilidad de los bienes. Si el medio ambiente no es accesible para todos, los productos y servicios pueden combinarse para prevenir, compensar, reducir o eliminar defectos en las

interacciones humano-ambientales. La disponibilidad se asocia más a menudo con el uso de nuevas tecnologías.

Las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) se definen como un conjunto de herramientas, generalmente de carácter electrónico, para la recopilación, almacenamiento, procesamiento, difusión y transmisión de información. Todas estas medidas y recursos como las telecomunicaciones, las tecnologías de la información, los medios y las redes se incluyen aquí. Los más conocidos son: hipertexto, multimedia, Internet, realidad virtual, etc.

Gracias a las TIC, las personas con discapacidad (y todos los turistas de buena voluntad) podrán acceder a interesantes datos heredados si disponen de un buen servicio de información. Algunos ejemplos podrían incluir el suministro de guías de audio a través de Internet que los usuarios pueden descargar en sus dispositivos móviles. El equipo prestado de un agente de viajes debe estar fácilmente disponible y puede incluir sistemas de geolocalización, códigos QR y otros sistemas de información digital.

2.1.3.16. Circuitos turísticos

Dado que, en muchos casos, los sitios históricos no brindan una información clara, se han optado por muchos métodos para acercar el conocimiento y la interpretación del patrimonio a las personas. Desde el punto de vista de la accesibilidad, podemos considerar dos recursos básicos:

- Crear rutas de viaje sin barreras
- Beneficiarse de la guía de un intérprete con un servicio personalizado.

Para crear una ruta de viaje accesible, es necesario crear una ruta que conecte puntos importantes del entorno a través de una ruta accesible que evite obstáculos (por ejemplo, escaleras) o terraplenes) que no puedan ser manipulados debido a su naturaleza histórica o natural. De esta manera, la mayoría de las personas podrán participar en este recorrido en condiciones de igualdad y seguridad.

Cabe señalar que el trato especial puede interpretarse como discriminación. Por eso, es mejor integrar a todos en recursos comunes (exposiciones, visitas, eventos) que organizar eventos específicos para personas con necesidades especiales que no pueden compartir. El servicio personalizado del guía turístico ayuda a garantizar el ritmo y la información adecuados para cualquier tipo de público (por ejemplo, niños, estudiantes, personas mayores, etc.). Su tarea es transmitir el significado del legado que la audiencia tiene frente a ellos en un momento dado. Entonces, la idea es traducir datos arqueológicos, históricos y/o culturales a un lenguaje comprensible, identificable y comprensible que tenga en cuenta la variabilidad de los receptores.

2.1.3.17. Señalización

Es importante que las ubicaciones de los estacionamientos designados estén claramente marcadas con Señales de Asistencia de Accesibilidad Internacional (SIA), ya sea en el propio estacionamiento o en los letreros en las entradas a los vehículos, recursos turísticos o estacionamientos, e información sobre otras instalaciones disponibles. o servicios.

De esta manera, puede ayudar a los visitantes a comprender qué servicios están disponibles y dónde están ubicados, y evitar que personas no relacionadas los usen.

Por lo tanto, los espacios de estacionamiento disponibles deben tener letreros horizontales y verticales con SIA en la acera para indicar su ubicación y estar dispuestos de manera no peligrosa.

El diseño, el estilo, la forma y las proporciones del letrero de accesibilidad internacional se ajustarán a la norma internacional ISO 7000, que especifica el gráfico Pantone Reflex Blue en blanco sobre un fondo azul.

2.1.3.18. Puertas y huecos de paso

El punto clave para mantener la continuidad de la ruta sin barreras y la continuidad de la cadena sin barreras es el diseño adecuado de cruces. Debe haber un ancho de pasillo adecuado para todos, con los parámetros más estrictos fijados por personas en silla de ruedas. Otro aspecto fundamental es dotar de los recursos necesarios para su ubicación a través del contraste, la iluminación y la señalización.

De igual forma, elementos como manillas o puertas deben considerarse cómodos, sencillos y que no requieran demasiada fuerza ni precisión a la hora de accionarlos. Estas características permitirán que la mayoría de las personas lo usen en igualdad de condiciones.

- Recuerda que el ancho estándar de una silla de ruedas es de unos 70 cm.

Para garantizar el paso de todos los usuarios y modelos, incluidos los

asientos eléctricos, se recomienda tener un espacio libre en el pasillo de al menos 80 cm de ancho, pero se prefiere 100 cm para aumentar la comodidad y permitir más peatones.

- Para evitar colisiones con la parte superior y facilitar el transporte de objetos entre habitaciones, la altura del marco debe ser de al menos 200 cm. Para poder pararse frente a la puerta, ir a la entrada o salida y acceder al picaporte o abrepuertas, el área delante y detrás de la puerta debe estar despejada, libre de obstáculos en movimiento y plana. y para evitar tropiezos.
- Como referencia, se recomienda dejar una distancia de aproximadamente 200/220 cm para la aproximación frontal y de unos 120 cm para la aproximación lateral, es decir, en la dirección de apertura de la puerta. El cálculo de estas dimensiones permite que el usuario de silla de ruedas pueda manipular, teniendo en cuenta el ancho y la profundidad del asiento y el espacio de ejercicio, ya que estas necesidades son mayores, por lo que el uso de otros huéspedes estará garantizado. El sistema automático de apertura de puertas puede considerarse el más conveniente y versátil. Sin embargo, se deben considerar algunos aspectos específicos:
- Para evitar peligros y garantizar que todos los usuarios sean detectados por sensores de presencia o botones que deben adaptarse a la velocidad del movimiento (por ejemplo, personas mayores, personas que transportan objetos o personas con movilidad reducida).

- La altura de detección incluye no solo a peatones adultos sino también a usuarios de sillas de ruedas, niños y perros guía. Además, deben estar equipados con mecanismos de seguridad y antipinzamiento.

CONCLUSIONES

Según lo expuesto se llega a concluir que los presupuestos teóricos y metodológicos del Plan de Acción de Gestión Turística Integrada y las características de la gestión turística y el desarrollo de la gestión turística integrada, permiten el análisis de las últimas tendencias y teorías-métodos prescriptivas de la fase de diagnóstico, incluyendo aplicaciones singulares de la gestión turística e inclusiva. turismo cómo llevar a personas con capacidades diferentes.

Asimismo, se llega a concluir que la efectividad de la propuesta, a juzgar por su experiencia y práctica en la región, sugiere que la transformación puede ocurrir en el proceso de inclusión de personas con capacidades diferentes en el área del turismo. El plan preparado seguramente cambiará las opiniones y actitudes de quienes enfrentan este desafío, reuniendo a las diferentes superestructuras de la sociedad para un turismo verdaderamente sostenible y sostenible.

Por último, se llegó a concluir que las estrategias para el turismo accesible para el discapacitado en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco, se enfoca en predisponer los espacios comunes, así como realizar un conjunto de señaléticas sobre los puntos de acceso para discapacitados y por último, concientizar a los pobladores y quienes disponen de un negocio predisponer su local para las personas discapacitadas y así logren una satisfacción tanto para los turísticas nacionales e internacionales.

RECOMENDACIONES

PRIMERO: El currículo debe hacerse a todas las personas que trabajan en el gobierno regional, así como a las áreas urbanas del condado de Cusco, que deben realizarse después de la tendencia y los beneficios relacionados con el turismo integrado; Los maestros de diferentes universidades tienen una escuela turística en su campus no deben separarse.

SEGUNDO: Crear un plan sensible, para estudiantes de los centros de educación regional, teniendo en cuenta la igualdad; Debido al éxito, la campaña tendrá una gran facilidad para que los futuros profesionales sean más conscientes.

TERCERO: Los principales atractivos del centro histórico de la ciudad del cusco deberán desarrollar un plan estratégico junto a entidades como CONADIS para una capacitación sobre: señalética, información turística. También implementar instrumentos que ayuden a mejorar el desplazamiento de las personas con discapacidad.

CUARTO: Los prestadores de servicio turístico deberán recibir una capacitación por parte de CONADIS para sensibilizar y mejorar el trato a personas con discapacidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Andaluz, R. d. (2016 de Julio de 2016). *turismo vivencial*. Obtenido de <http://www.turismovivencial.com/blog/?p=75>
- Boudeguer Simonetti, A., prett Weber, P., & Squella Fernández, P. (octubre de 2010). *Manualde accesibilidad Universal*. Santiago, Chile.
- Boullon, R. C. (2006). *Planificación del espacio turístico de Roberto C. Boullon*. Mexico: trillas.
- Fernández Ballesteros, R. (1980). *Eevaluacion Psicologica*. española.
- Fernandez.Teresa. (15 de JULIO de 2016). *TURISMO ACCESIBLE: IMPORTANCIA DE LA*. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Maria_Teresa_Alles/publication/41206114_Turismo_Accesible_Importancia_de_la_Accesibilidad_para_el_Sector_Turistico/links/02e7e51ab3ce660029000000/Turismo-Accesible-Importancia-de-la-Accesibilidad-para-el-Sector-Turisti
- Históricos, O. L. (2008). El centro histórico: del concepto a la accion integral . *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 51-63. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534005.pdf>
- Inei. (Enero de 2012). *Inei-Perú*. Obtenido de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1171/ENEDIS%202012%20-%20COMPLETO.pdf

Navarro, D. (2010). *Cuadernos de Turismo*.

OMS. (2011). Informe Mundial sobre la Discapacidad. Malta.

OMT. (2016). *Organización Mundial de Turismo: Calidad turística*. OMT.

OMT. (2016). Turismo accesible para todos: una oportunidad a nuestro alcance. Madrid, España.

OMT. (5 de marzo de 2018). Obtenido de <https://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

Organizacion Internacional del Turismo. (2002). *Turismo*. London.

Paredes García, J. P., Mellado Flores, J. C., García Paredes, M., Rivas García, J. J., Ibarra, I., del Solar Meza, C., . . . Benavente, N. (2005). Plan maestro del centro histórico del Cusco. *Plan maestro del centro histórico del Cusco*. Cusco, Cusco, Perú.

Perez, P. J. (24 de DICIEMBRE de 2011). *DEFINICIONES*. Obtenido de <https://definicion.de/hotel/>

Perú, C. d. (13 de setiembre de 2006). Ley N° 27050, Ley General de la Persona con Discapacidad. Lima, Lima, Perú.

Pilar, M. M. (25 de Agosto de 2008). *Turismo vivencial*. Obtenido de Turismo vivencial : <http://mgils.blogspot.pe/>

Porto, N. (2004). *Economía del turismo un enfoque desde la teoría del comercio*. Argentina: Universidad de la Plata, Argentina.

PROMPERU. (9 de octubre de 2020). Obtenido de <https://www.promperu.gob.pe/turismoin/Boletines/2017/nov/rompiendo-barreras-con-un-turismo-accesible.html>

Quesada, R. (2010). *Elementos de Turismo. Teoría, clasificación y actividad*. Costa Rica: EUNED.

Unesco. (s.f.). Patrimonio.

ANEXOS

Fotografías del centro histórico













