



# **PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD**

**EN EL SISTEMA DE PLAZAS  
Y EJES CONECTORES**

**CENTRO HISTÓRICO  
DE LA HABANA**



# **PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD**

**EN EL SISTEMA DE PLAZAS  
Y EJES CONECTORES**

**CENTRO HISTÓRICO  
DE LA HABANA**

*La accesibilidad es un atributo que deben alcanzar las ciudades, sobre todo por el incremento de la población envejecida y con discapacidades. Se apoya en el principio universal del derecho de todas las personas a disfrutar, con seguridad y autonomía, los servicios que la ciudad ofrece.*

*Para que el Centro Histórico de La Habana logre acercarse a esta condición, la Oficina del Historiador ha diseñado este Plan Integral de Accesibilidad que procura solucionar en diferentes ámbitos, y de forma gradual y coherente, los problemas que posee el sitio, principalmente en el espacio público, de manera que residentes y visitantes puedan gozar de ese derecho.*

## OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA CIUDAD DE LA HABANA

**Revisión técnico-metodológica:** Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá. Directora del Plan Maestro

**Coordinación y revisión técnica:** Arq. Kiovet Sánchez Álvarez. Subdirector del Plan Maestro

**Coordinación general:** Arq. Eugenio José Casanovas Molleda, MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez

**Redacción:** Arq. Eugenio José Casanovas Molleda, MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez,  
Lic. Olivian Álvarez Llánez, MSc. Lic. Frank Volta Díaz, Arq. Lohania Cruz González, Lic. Merlyn Rodríguez Rubial

**Edición:** Lic. María Victoria Pardo Miranda

**Diseño y diagramación:** D.I. Catherine Alvarez García

**Sistema de Información Territorial:** Lic. Juan Carlos Bresó Rodríguez, Ing. Francisco Javier García Domínguez

**Cartografía:** Ing. María Victoria Rodríguez Reyna

**Fotografía:** Arq. Eugenio Casanovas Molleda, Arq. Susana Pérez Díaz

**Fotografía de cubierta y portadillas:** Arq. Susana Pérez Díaz

## COLABORACIÓN

**Empresa de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo RESTAURA:** MSc. Arq. René Gutiérrez Maidata,  
Arq. Orlando Inclán

## COORDINACIÓN DEL PROYECTO «HABANA INCLUSIVA»

### **Dirección de Cooperación. Oficina del Historiador**

Lic. Nelys García Blanco. Directora

Lic. Merlyn Rodríguez Rubial. Especialista coordinadora del proyecto

### **Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)**

Jose Manuel Mariscal. Coordinador General de la AECID

Rosario Boned Abad. Responsable de Programas de la OTC-AECID en Cuba

## ASESORÍA

### **Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física (PREDIF)**

Dr. Arq. Delfín Jiménez Martín, Lic. Luigi Leporiere

**ISBN: ISBN 978-959-294-240-0**

© Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Mercaderes No. 116, La Habana Vieja, Cuba.

Esta publicación se realiza en el marco del proyecto de cooperación internacional «La Habana Inclusiva: fortalecimiento de la accesibilidad en el Centro Histórico de la ciudad en su 500 aniversario».

La reproducción total o parcial de cualquiera de los textos, tablas, gráficos o imágenes del presente volumen deberá efectuarse bajo la autorización expresa de la dirección del Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

# PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD

EN EL SISTEMA DE PLAZAS  
Y EJES CONECTORES

CENTRO HISTÓRICO  
DE LA HABANA



colección  
**ARCOS**

La Habana, 2021





# Presentación

El Plan Integral de Accesibilidad (PIA) es el resultado de un trabajo colegiado entre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH) y el sector social que incluye a personas de la tercera edad o con algún tipo de discapacidad. Este esfuerzo ha sido acompañado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), mediante el proyecto «La Habana Inclusiva: fortalecimiento de la accesibilidad en el Centro Histórico de la ciudad en su 500 aniversario», iniciativa que surgió del impulso dado por la ciudad, y más específicamente por la OHCH, para revitalizar la capital cubana cuando se cumplían cinco siglos de su creación.

◀ *Página anterior*  
*Pavimento adaptado.*

Este apoyo de la AECID a la Oficina del Historiador no es el único, son numerosos los actores de la cooperación española que han actuado en la recuperación del patrimonio histórico de La Habana, desde comunidades autónomas, ayuntamientos, hasta organizaciones no gubernamentales para el desarrollo, sumando a lo largo de las últimas tres décadas más de 150 proyectos de cooperación.

Asimismo, dicha iniciativa parte de trabajos previos de la Oficina del Historiador para mejorar la accesibilidad en el Centro Histórico de La Habana, pero que adolecían de una mirada integral y una planificación a varios niveles. Para la elaboración del PIA, además, se contó con la participación de la Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física (PREDIF) de España, que brindó asesoría en el arranque del proyecto trayendo la experiencia en el abordaje de la accesibilidad universal, como un derecho para todos.

La accesibilidad supone asegurar que todas las personas, ciudadanos y visitantes, sin importar su edad ni condición, puedan disfrutar de su ciudad en condiciones de seguridad, comodidad y dignidad. Se trata de superar las limitaciones que experimentan las personas con discapacidad y de la tercera edad, pero también la ciudadanía en general, en el uso y disfrute de las ciudades, del ocio, la cultura, el deporte, el transporte o el turismo, y que condicionan tanto su calidad de vida, como el pleno ejercicio de sus derechos.

Con este proyecto queremos manifestar nuestro compromiso con el legado del Historiador de La Habana, Dr. Eusebio Leal Spengler, quien consolidó una relación con España desde el año 1992 cuando se creó la Escuela Taller de La Habana «Gaspar Melchor de Jovellanos» con el apoyo de nuestro país, un vínculo que ha continuado a través de innumerables ejemplos de amistad y solidaridad. Sirva esta publicación como un homenaje más a su labor y de gratitud por su perseverancia y encomiable trabajo en aras de la conservación y restauración del Centro Histórico de La Habana.

ÁNGEL MARTÍN PECCIS  
Embajador de España en Cuba  
La Habana, 2021

# Introducción

La accesibilidad es un derecho ciudadano. Bajo este principio universal se debe garantizar a todas las personas que habitan los asentamientos urbanos y las ciudades, una movilidad segura con plena autonomía, así como el acceso a todas las ofertas que en estos lugares se proporcionan.

En el Centro Histórico de La Habana se evidencian serios problemas de accesibilidad en diversos ámbitos: regulatorio; físico; informativo y de señalética; de orientación y comunicación; de sensibilización y formación de la ciudadanía y de gestores de la ciudad. De manera general se manifiestan en los espacios públicos con la presencia de obstáculos y desniveles en calles y aceras y en plazas y plazuelas, sendas peatonales estrechas, inadecuada iluminación y movilidad de las personas, orientación incorrecta e insuficiente, cruces inseguros, limitantes para acceder a los edificios de uso público, entre otros.

La vulnerabilidad del sistema urbano en lo referente a la accesibilidad universal afecta y limita a la población residente que de hecho posee un alto índice de envejecimiento (20,9 %), a las personas con diversas discapacidades (7 %), así como al turismo nacional e internacional que visita de manera constante el sitio para disfrutar de sus valores culturales y de sus ofertas turísticas.

A pesar del empeño de la Oficina del Historiador por realizar diferentes proyectos puntuales en aras de mejorar la accesibilidad, no existe una visión integral que solucione los problemas de manera general.



Con el apoyo del proyecto de cooperación «La Habana Inclusiva: fortalecimiento de la accesibilidad en el Centro histórico de la ciudad en su 500 aniversario», con la colaboración de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) se propone el presente Plan Integral de Accesibilidad del Centro Histórico de La Habana, que permite realizar acciones determinantes en diversos ámbitos del Centro Histórico desde la etapa de planificación del territorio hasta la definición de estrategias y la intervención en una Ruta piloto del sitio que incluye el sistema de plazas principales y ejes conectores.

Se parte de un marco teórico que declara los principios básicos para realizar el diagnóstico. Luego se ejecuta el diagnóstico en el ámbito territorial seleccionado, utilizando como herramienta la Guía de Accesibilidad para el Centro Histórico, publicada en años anteriores. Los resultados del diagnóstico permiten determinar los problemas más acuciantes en cuanto a la accesibilidad, a manera de muestra representativa. De estos problemas se derivan los objetivos específicos, las líneas de actuación para visualizar las propuestas de actuación y las estrategias a seguir en la búsqueda de mejoras en la accesibilidad integral, progresiva y coherente en el territorio. El plan elaborado se someterá a consulta pública y a la aprobación de los actores involucrados en su ejecución, donde también estará representada la población vulnerable, incluidas las personas con diversas discapacidades.

La etapa final, de implementación, se ejecuta específicamente en la Ruta Piloto de Accesibilidad seleccionada, donde se definen los aspectos claves a resolver para garantizar una adecuada accesibilidad en el espacio público y en los accesos a instalaciones culturales y de servicios más representativas.

## Objetivo General del Plan

Realizar una propuesta integral que solucione los problemas de accesibilidad universal en el sistema de plazas y ejes conectores del Centro Histórico de La Habana, en cuanto a: accesibilidad urbana (eliminación de barreras y obstáculos, iluminación, movilidad peatonal y mobiliario urbano); accesibilidad comunicacional (señalética y orientación); accesibilidad digital y acceso a edificios de uso público relevantes.

◀ *Página anterior*  
*La vitalidad en el espacio público del Centro Histórico requiere de condiciones de accesibilidad para todos. Calle San Ignacio.*

*Página siguiente ▶*  
*La población con discapacidades necesita soluciones de accesibilidad.*





1. MARCO CONCEPTUAL

## Accesibilidad

La accesibilidad se define, en su acepción más amplia, como la condición del entorno que rodea al ser humano: espacio público, edificaciones, transporte, medios de comunicación o procesos, productos o servicios que provee la ciudad, que pueda ser utilizado por cualquiera con la máxima autonomía, comodidad y seguridad. Se relaciona con las diferentes actividades fundamentales del ser humano: desplazamiento, comunicación, alcance, comprensión, uso y manipulación.<sup>1</sup> La accesibilidad es una necesidad primordial de las personas con discapacidad y una ventaja para todos los ciudadanos.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Norma Cubana NC 391-1:2010; Guía Operativa de Accesibilidad de Proyectos de desarrollo urbano, BID.

<sup>2</sup> Boudeguer, Andrea, Manual de accesibilidad universal, Corporación Ciudad Accesible, Chile, 2010, p. 12.

<sup>3</sup> BA. Barreras Arquitectónicas. <http://www.mldm.es/BA/00.shtml>

La buena accesibilidad puede pasar inadvertida para los usuarios comunes, que son la mayoría, pero sí es perceptible por aquellos que poseen graves problemas de movilidad o tienen limitaciones sensoriales, tanto visuales como auditivas, capaces de reconocer y sentir cuando un entorno o lugar es accesible. Es sinónimo de calidad y de seguridad y solo se logra cuando las barreras se resuelven con el diseño, sin la utilización de ayudas técnicas especiales o adaptaciones.<sup>3</sup>

Existe una gran heterogeneidad de personas por sus capacidades, deseos, expectativas y manera de pensar. Históricamente se han diseñado los espacios para el individuo estándar que no existe, y se deja fuera a gran parte de la población a la que se le han impuesto obstáculos o barreras por no haber tenido en cuenta sus necesidades.

Por otro lado, las capacidades y características de las personas cambian con el tiempo por diversas causas entre las que están la edad avanzada, las enfermedades, los accidentes, el tipo

de actividad que realizan, que pueden provocar limitaciones transitorias o para toda la vida. Tener en cuenta esa heterogeneidad, hará que se creen entornos que mejoren la calidad de vida de un gran número de personas al facilitar la posibilidad de valerse por sí mismas.

### ACCESIBILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El concepto de accesibilidad ha ido evolucionando con el tiempo. Antes, la accesibilidad se refería únicamente a los entornos físicos, estaba muy relacionada con la eliminación de barreras arquitectónicas y a la dificultad del acceso a personas discapacitadas.

La Accesibilidad Universal supone un cambio de paradigma; sustituye el concepto de adaptación o eliminación de barreras arquitectónicas, que aluden solamente a una parte de la accesibilidad por la garantía a todas las personas de igualdad de oportunidades para ejercer sus derechos. Al asegurar la accesibilidad para todos o universal, los ciudadanos viven de forma autónoma y pueden acceder con las mismas garantías a todos los entornos y servicios, de acuerdo a las leyes.

Añadir el adjetivo «Universal» destaca la amplitud de ámbitos y beneficiarios y señala la necesidad de que las soluciones sean globales, sin excepciones. La accesibilidad universal incorpora otros conceptos además de la supresión de barreras arquitectónicas, como la accesibilidad cognitiva, electrónica, comunicacional, audiovisual, al transporte, y otras de carácter más subjetivo como la accesibilidad a la cultura y a la educación, o la accesibilidad a los servicios básicos, incluso la accesibilidad económica. La accesibilidad universal implica la necesidad

de una estrategia del Diseño para todas las personas o Diseño universal, sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse teniendo en cuenta factores económicos, culturales, patrimoniales, etc.

### NECESIDAD DE LA ACCESIBILIDAD. PENSAR EN LA DIVERSIDAD

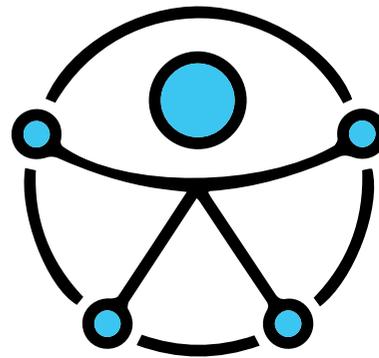
Crear entornos accesibles se justifica ante el derecho de todos a desarrollarse como ciudadanos plenos, participar en las actividades que deseen, disfrutar de los lugares con la mayor autonomía y naturalidad posibles, lo que garantiza una auténtica igualdad de oportunidades. Ello contribuirá en gran medida a elevar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

En la vida cotidiana, las personas pueden encontrarse en algún momento o en distinta medida, en situación de discapacidad:

- En un sitio oscuro, se enfrentan las mismas barreras que una persona con deficiencia visual
- En un entorno ruidoso, con iguales barreras que una persona con deficiencias auditivas
- Llevando cargas o empujando un coche de bebé se tienen las mismas restricciones que aquellos que tienen problemas de movilidad, etc.

En el Centro Histórico de La Habana, según el último censo, realizado en el año 2012, el 20,9 % de la población residente posee más de 60 años y el 6,8 % tiene alguna discapacidad, predominando las físico-motoras.

Habría que añadir a estas cifras las de aquellos individuos con alguna incapacidad temporal por enfermedad, accidente, embarazo y otras dificultades, y de las personas en situación limitante de sus capacidades por la actividad que están



- ◀ *Símbolo de la Accesibilidad Universal –ONU. Nuevo Logo neutral e imparcial que representa la abstracción de una figura humana con los brazos abiertos en un círculo que representa la inclusión para las personas de todos los niveles, en todas partes. Simboliza la accesibilidad de las personas, independientemente de sus capacidades para desarrollar una actividad determinada.*



- ◀ *Símbolo Internacional de Accesibilidad (ISA). Indica habitualmente una opción accesible que recalca el concepto de Discapacidad.*

realizando: cargar insumos, niños pequeños, carros o equipajes, etc.

Entonces la cantidad de personas que necesitan un entorno accesible para desenvolverse se convierte en una cifra considerablemente mayor. Deja de tener sentido entonces que la mayoría son usuarios estándares o capacitados.

### BARRERAS

Para hablar de accesibilidad es necesario reconocer cuales son las barreras que impiden a las personas desarrollar sus actividades. Se consideran barreras los elementos o factores que ponen límites a la independencia de las personas y les producen discapacidades.

Clasificación de las distintas barreras con las que una persona puede encontrarse:

**Barreras arquitectónicas:** obstáculos físicos que limitan o impiden el libre movimiento de los individuos, a nivel urbanístico, en las edificaciones o en el transporte. Se consideran también como tales, según su ubicación, el mobiliario y los equipamientos.

**Barreras de comunicación:** impedimentos u obstáculos para la expresión o recepción de mensajes a través de los medios de comunicación, de la señalética, la megafonía o la comunicación interpersonal.

**Barreras sociales:** estereotipos relacionados con las discapacidades, sentimientos de compasión, no aceptación de la diversidad y resistencia a los

cambios. Provocan marginación e interfieren en las relaciones interpersonales.

Las definiciones anteriores tienen en cuenta la existencia de diferentes barreras pero no tienen en cuenta la diversidad funcional, lo que permite reconocer que la discapacidad no radica en las personas, sino en un entorno que genera discapacidades.

Existen también muchas barreras cuyas causas son ajenas al ser humano, como las derivadas del clima o de las pendientes del terreno, pero gran parte de ellas resultan del desconocimiento, el desinterés o un deficiente diseño.

### DIVERSIDAD FUNCIONAL Y BARRERAS ASOCIADAS

Las clasificaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre el tema se basan en el

Pensar que la discapacidad es una consecuencia del entorno y no de las personas, permitirá reconocer el problema de una manera nueva y abordarlo de modo diferente. ▶



principio de que la discapacidad es un rango de aplicación universal de los seres humanos y no un identificador único de un grupo social. El principio del universalismo implica que los seres humanos tienen de hecho o en potencia alguna limitación en su funcionamiento corporal, personal o social relacionado con una condición de salud. De hecho, hay una valoración continua y cambiante de niveles y grados de funcionalidad.

La discapacidad, en todas sus dimensiones, es siempre relativa a las expectativas sobre el funcionamiento de las personas, (lo que se espera o no que hagan).<sup>4</sup> Existen múltiples discapacidades que se pueden organizar en tres grandes grupos: discapacidad física, discapacidad sensorial y discapacidad intelectual. Una clasificación de ellas es:

- **Discapacidad física:** Discapacitados ambulantes y usuarios de silla de ruedas
  - Dificultades de alcance
  - Dificultades de equilibrio y manipulación
- **Discapacidad sensorial visual y auditiva**
- **Discapacidad intelectual**

Existen personas que, sin tener ninguna discapacidad de las anteriormente mencionadas, se benefician de las medidas aplicadas para eliminar las barreras.

### **BENEFICIO DE UN ENTORNO ACCESIBLE**

El principal beneficio de un ambiente accesible es de índole social al mejorar la calidad de vida de muchas personas y permitir que puedan integrarse a la sociedad de manera plena, utilizando los mismos servicios y productos que los demás y participando en cualquier actividad.

Existe también un importante beneficio económico por la participación de todas las personas en actividades productivas que antes le eran vedadas, la ampliación del mercado a nuevos clientes, la creación de entornos laborales más productivos, y una distinción frente a la competencia en sectores de servicios como el turismo y otros.

Finalmente contribuye al enriquecimiento personal y creativo de aquellos que participan en las soluciones y se benefician de ellas, con la satisfacción de un trabajo bien realizado y donde se demuestra el compromiso social de todos en alcanzar la accesibilidad adecuada.

<sup>4</sup> Egea, Carlos y Sarabia, Alicia. Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad. [www.discapnet.es](http://www.discapnet.es)

## **El diseño universal o diseño para todos**

Cuando se habla de un diseño universal, se aboga por un diseño que pueda crear entornos accesibles para todos revirtiendo la concepción tradicional de un diseño para resolver las minusvalías de ciertas personas y que por tanto los discrimina impidiéndoles el acceso a la plena

participación social en igualdad de oportunidades.<sup>5</sup> Por ello, al diseñar ambientes accesibles debe evitarse crear un segundo entorno para personas con discapacidad, puesto que se estaría actuando de forma excluyente o discriminatoria. Sin embargo, existen ocasiones donde se torna

<sup>5</sup> Manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados, Ayuntamiento de Madrid, 2016, p. 9.

imposible llegar a una solución única, incluyen- te a todos debido a que existen entornos muy complicados o minusvalías muy graves por lo

que hay que recurrir a diseños específicos o ayudas técnicas.

<sup>6</sup> Mace, Ron (1990) Accessible, Adaptable and Universal Design, Fact Sheet N° 6. NC State University, Center for Universal Design. North Carolina State University.

## El Diseño Para Todos establece siete principios <sup>6</sup> en los que debe basarse cualquier diseño:

---

### PRINCIPIO 1

Uso Equitativo: el diseño es útil y adecuado a personas con diversas capacidades.

---

### PRINCIPIO 2

Flexibilidad en el uso: el diseño debe incorporar un amplio rango de preferencias y capacidades individuales, y adaptarse en el tiempo.

---

### PRINCIPIO 3

Uso simple e intuitivo: el uso del producto o entorno debe ser de fácil comprensión, sin importar la experiencia del usuario, el nivel de conocimientos, la habilidad en el lenguaje, o el nivel de concentración al momento del uso.

---

### PRINCIPIO 4

Información comprensible: el diseño debe comunicar la información necesaria con eficacia al usuario, sin importar las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del usuario.

---

### PRINCIPIO 5

Tolerancia al error: el diseño debe minimizar los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales o no intencionadas. Hay que considerar la posibilidad de que los usuarios se equivoquen o utilicen el producto para un fin no previsto; este mal uso no debe provocar consecuencias graves.

---

### PRINCIPIO 6

Esfuerzo físico bajo: el diseño debe ser usado eficiente y confortablemente con un mínimo de esfuerzo o fatiga.

---

### PRINCIPIO 7

Dimensiones apropiadas para el acceso y el uso: debe proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación, y el uso, sin importar el tamaño del cuerpo del usuario, su postura, o su movilidad.

## Accesibilidad en el espacio público

El espacio público, como el espacio de todos por excelencia, ha de estar adecuado para satisfacer las necesidades y cubrir las expectativas de accesibilidad de todos los ciudadanos sin ninguna discriminación. Habrá que resolver aspectos básicos tales como la movilidad, el uso del mobiliario y de los equipamientos y la correcta comprensión de los medios de información y de orientación.

Se pueden hacer esfuerzos para lograr edificios accesibles o servicios que garanticen el uso de todos y sin embargo, no existir la manera de acceder a ellos si no se cuenta con un entorno inmediato accesible, o si los itinerarios hasta los diferentes lugares no tienen garantías de accesibilidad.

Esta condición es especialmente sensible en el desarrollo de actividades turísticas, recreativas o culturales, muy comunes en el Centro Histórico. Para este estudio, en el espacio público se han tenido en cuenta la accesibilidad en los siguientes elementos:<sup>7</sup>

- Itinerarios. Las áreas destinadas a la circulación y a la comunicación entre los distintos espacios.
- Pavimentos. Las superficies de tránsito en los itinerarios, texturas del pavimento.
- Pendientes y desniveles.
- Escaleras exteriores, gradas, escalones.
- Rampas.
- Barandillas y pasamanos.
- Vados.
- Pasos o cruces de peatones.
- Mobiliario urbano. Asientos o bancos, mesas, bolardos, fuentes o bebederos, registros y alcorques, mostradores o kioscos de atención al público, cabinas telefónicas.



◀ **Lograr itinerarios peatonales accesibles se torna imprescindible para satisfacer las necesidades y expectativas de los ciudadanos.**

<sup>7</sup> Guía de Accesibilidad para La Habana Vieja, Oficina del Historiador de La Habana y LABEIN-TECNALIA, Cuba, 2009.

- Señalización de orientación o propaganda e información vial.
- Protección de obras en la vía pública.
- Vallas de parqueo reservadas.
- Zonas de estancia.
- Vegetación.
- Accesos a las edificaciones. Ancho del vano de entrada. Tipos de puerta. Elementos de control. Rejas. Señalización de la entrada y timbres.

## La accesibilidad en el urbanismo ecosistémico: hacia una ciudad inclusiva

La ciudad es el principal ecosistema de los seres humanos y el que mayor impacto produce en el medio natural. El urbanismo ecosistémico propone modificar el modelo actual de consumo desmedido de recursos en otro más sostenible, compacto en su morfología, complejo en su organización, eficiente en su metabolismo y cohesionado socialmente.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Véase: Salvador Rueda: El urbanismo ecosistémico: un instrumento para hacer ciudades más sostenibles.

Este nuevo urbanismo genera una ciudad más densa, con espacios y transporte público para los ciudadanos y más eficiente y accesible al reducir las distancias y los tiempos de los recorridos.

En la actualidad, la mayor parte de las calles están destinadas a la movilidad motorizada. Al modificar este patrón mediante el traspaso de la mayoría de los viajes en autos a otras modalidades más eficientes como el transporte público, la bicicleta o a pie, se libera parte de las calles para otros usos que mejoran la habitabilidad y la accesibilidad en el espacio público.

En tanto, la habitabilidad del espacio público se logra mediante el registro de variables ambientales que buscan el confort a través del control del ruido, la calidad del aire, la temperatura y la humedad y la ergonomía del espacio.

<sup>9</sup> La exclusión social, más que económica, es la imposibilidad o dificultad intensa que pueden manifestar los ciudadanos en su acceso a los mecanismos de desarrollo personal y de inserción socio comunitaria y a los sistemas preestablecidos de protección social.

Alcanzar la cohesión social en contraposición de la exclusión social<sup>9</sup> a partir del fomento de la diversidad de actividades que proporciona el modelo de ciudad compacta y compleja es esencial para la convivencia. La proximidad derivada de la compacidad favorece el contacto entre los grupos de personas a la vez que permite la inclusión social.

La mixtura de usos permite una vida cotidiana fácil en un entorno próximo. Se trata de dotar a los espacios de residencia de los servicios de proximidad óptimos para la vida cotidiana: comercios y servicios básicos como educación, salud, ocio, deporte, cultura, etc. ; así como opciones de empleo. Estos deben estar distribuidos de forma adecuada, de manera que una persona a pie, de cualquier grupo social, pueda acceder a ellos en un radio equivalente a un intervalo de tiempo de 5 a 10 min. Por otra parte, la nueva era digital está cambiando el funcionamiento de las ciudades. La accesibilidad a la información se convierte en un parámetro condicionante y catalizador.

Es fundamental utilizar la red como espacio de interacción entre las personas y facilitar el acceso a la información, el intercambio de conocimientos, el debate y las decisiones. Habilitar sitios con acceso a internet en determinados espacios ayuda a universalizar el acceso a las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) y estimula los mecanismos de participación, lo que supone un avance sin exclusiones en la sociedad del conocimiento.

### LA SUPERMANZANA

El urbanismo ecosistémico se apoya en una unidad básica de planificación urbanística y funcional capaz de alcanzar los valores deseables que aseguran los equilibrios urbanos adecuados: la Supermanzana.

La Supermanzana está definida por un área de unas 16-20 ha, unos 400 x 400 m de lado. Las vías perimetrales asumen toda la movilidad de

la ciudad: ómnibus, autos y bicicletas. Su interior agrupa varias manzanas, libres del tráfico de paso. Su organización en un sistema de bucles que permite el acceso en auto, pero no admite atravesarla y los que entran son expulsados a la vía exterior.

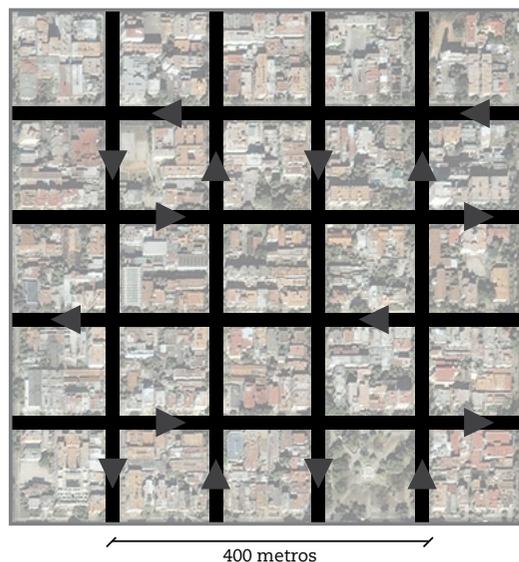
En su interior prevalecen las vías peatonales o de convivencia con velocidades máximas de 10 km/h, que facilitan la accesibilidad al pacificar y compartir el espacio vial con todos los usos y funciones del espacio público: el juego de niños, el deporte, el mercado, la cultura, el arte, además de garantizar la circulación segura de personas, incluidas las más vulnerables, tanto a pie, como en bicicleta. Cuando las supermanzanas se

aplican a las tramas existentes, el proyecto es de reciclaje urbano y su tamaño se acomoda a la red de vías principales para garantizar la funcionalidad del sistema.

Esta supermanzana «ecosistémica», aunque parecida a la supermanzana racionalista aplicada en el siglo xx, aborda de manera diferente los retos de la ciudad actual, pues pone al ciudadano en primer lugar y no al automóvil. Se basa en un tejido urbano denso y compacto con mixtura de funciones, con un espacio público habitable, donde se incorpora el verde urbano y se busca el confort ambiental, el equilibrio hídrico y energético, en aras de mitigar las afectaciones del cambio climático.

## Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

Situación Actual

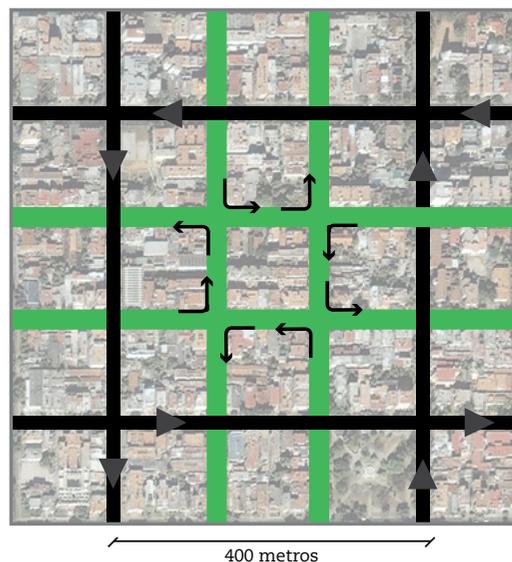


400 metros

— Red básica: 50km/h



Supermanzana



400 metros

— Red local: 10km/h



Los vehículos de paso no la atraviesan

◀ Fuente: Plan de Acción para la articulación de los instrumentos de planificación y gestión del Centro Histórico con los conceptos del Urbanismo Ecosistémico, p. 242.

Tomado de Los espacios públicos. Una Nueva Mirada. Centro Histórico de La Habana, p. 60; basados en Propuestas estratégicas y de implementación, Plan Maestro y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona [2018], p. 261. Fondos de Plan Maestro.



### Propuesta de Supermanzanas Centro Histórico de La Habana

-  Principal (50km/h)  
Un sentido de circulación
-  Principal (50km/h)  
Doble sentido de circulación
-  Local (30km/h)  
Un sentido de circulación
-  Colectora (50km/h)  
Un sentido de circulación
-  Colectora (50km/h)  
Doble sentido de circulación
-  Peatonal y de convivencia (10km/h)
-  Límite del Centro Histórico



0 100 200 m



© Eugenio J. Casanovas

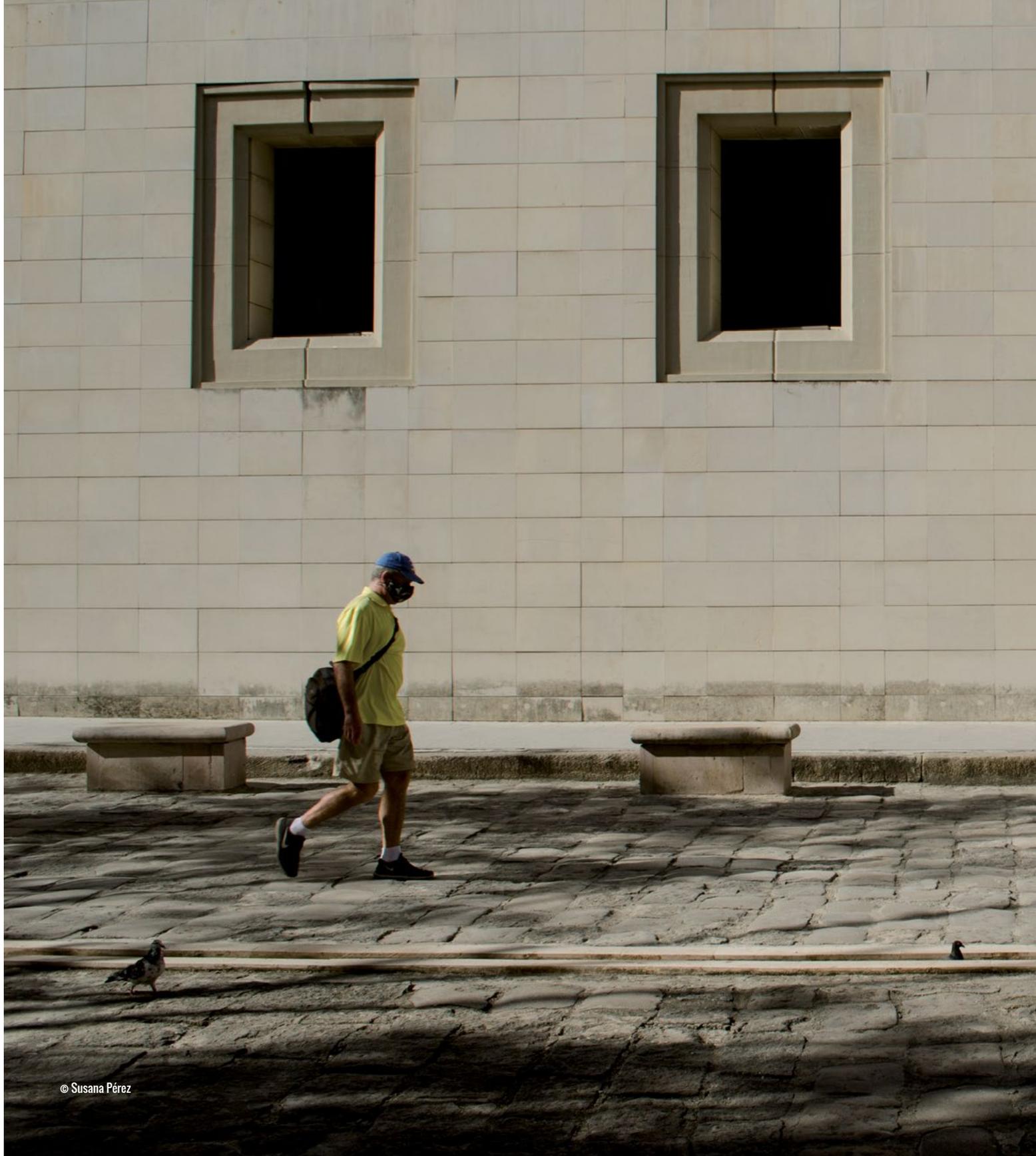
- ◀ *Supermanzana de Poblenu, en Sant Martí, Barcelona. Vías interiores libres del tráfico motorizado de paso, que facilitan la accesibilidad.*



© Eugenio J. Casanovas

- ◀ *Supermanzana de Sant Antoni, Barcelona. Se comparte el espacio vial con todos los usos del espacio público además de garantizar la circulación segura de las personas.*

Página siguiente ▶  
En el Centro Histórico de La Habana se evidencian serios problemas de accesibilidad en diversos ámbitos. Plazuela de Santo Domingo, calle Mercaderes.





## 2. ACCESIBILIDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO

La Villa de San Cristóbal de La Habana se fundó en 1519, después de dos intentos anteriores. Su trazado urbano fue definido por manzanas compactas de diferentes tamaños y calles estrechas, muchas de ellas finalmente adoquinadas que vincularon un conjunto de plazas y plazuelas, bordeadas de portales. Después del derribo de las murallas en la segunda mitad del siglo XIX, se desarrolló una franja urbana de mayor perspectiva con amplias avenidas, paseos arbolados y edificios con volúmenes significativos destinados a viviendas, hoteles, mercados, teatros, oficinas, así como a funciones representativas y gubernamentales.

La revolución del transporte automotor en los inicios del siglo XX jerarquizó la función vial en el espacio público, se redujo el ancho de las aceras y se ocuparon las plazas con parqueos. La saturación del tráfico y las necesidades de estacionamiento determinaron soluciones en detrimento de la accesibilidad peatonal.

El territorio enmarcado por las márgenes de la bahía al este y el Paseo del Prado con su prolongación hasta la Estación Central de Ferrocarriles al oeste, abarca una superficie de 2,1 Km<sup>2</sup> con una población de 55 mil habitantes y constituye el Centro Histórico de la ciudad de La Habana, declarado Monumento Nacional en 1978 y reconocido como Patrimonio Cultural de la Humanidad desde 1982 por la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

A partir del año 1981 comenzó un amplio proceso de revitalización en esta zona de la ciudad, dirigido en sus inicios a la restauración de edificios de alto valor patrimonial y de la plaza fundacional. Desde 1993 se realiza un cambio de estrategia a partir de la aplicación de un modelo de gestión con visión integradora y autosostenible desde el

punto de vista económico, dirigido por la Oficina del Historiador de la Ciudad. Este modelo permitió la creación de una estructura institucional para garantizar el ciclo completo de la intervención urbana, donde se considera al patrimonio en su dimensión cultural, a la vez que en las dimensiones social, funcional y económica.

El proceso de rehabilitación abandonó la práctica de intervención en inmuebles dispersos y se dio prioridad a la revitalización de cuatro de las cinco plazas principales: de Armas, Vieja, de la Catedral, de San Francisco; al rescate de los ejes conectores que las comunican: Oficinas, Mercaderes, San Ignacio y el entramado de calles transversales.

El espacio público se consideró como estructurador de la transformación urbana. Una de las estrategias ha sido la recuperación de estos espacios y la peatonalización de calles, iniciada en los años ochenta en el corredor comercial de la calle Obispo y que hoy alcanza una quinta parte de la red vial del centro histórico, en la zona que abarca cuatro de las plazas principales y los ejes que las conectan. Estas acciones han mejorado considerablemente la accesibilidad en el territorio aunque se perciben aún muchas deficiencias.

La labor de rehabilitación en el Centro Histórico de los últimos veinticinco años, ha conllevado a la recuperación de su centralidad. En un gran número de edificios revitalizados se ejercen funciones culturales: museos, salas de teatro; de servicios: hoteles, restaurantes y comercios; educacionales y sociales, entre otras, en favor de sus residentes y que atraen un considerable flujo de visitantes nacionales y de turistas.

El Plan Maestro, como institución líder en el planeamiento territorial, se ha enfocado en la actualización de importantes herramientas con la

elaboración del Plan Especial de Desarrollo Integral tanto en su documento de Avance como en su versión final, PEDI 2030 y las Regulaciones

Urbanísticas, que incorporaron entre otros temas novedosos el referido a la accesibilidad universal.

## Antecedentes

La Oficina del Historiador trabaja en una estrategia integrada a la gestión y conservación de La Habana Vieja como un entorno que permanece vivo, habitado, poniendo énfasis desde el año 2002 en alcanzar la accesibilidad para todas las personas.

Desde hace varios años se ha contado también, con la financiación de diversos programas de cooperación internacional enfocados en ejecutar proyectos de accesibilidad en determinadas zonas del Centro Histórico.

Especialmente la Fundación Tecnalía y la Agencia Vasca de Cooperación Internacional para el Desarrollo han contribuido a la formación de capacidades, la dotación de infraestructuras y la generación de conocimientos en apoyo al acceso, preservación y puesta en valor del patrimonio construido con proyectos como:

- «Habana Vieja: Patrimonio sin Barreras» (Año 2007).
- «Difusión Accesible del Patrimonio para colectivos vulnerables en La Habana Vieja» (Año 2009).
- «Co-diseño de espacios públicos de la Habana Vieja como instrumento de integración social y mejora de la calidad de vida» (Año 2017).

El proyecto «Habana Vieja: Patrimonio sin Barreras» tuvo como objetivo específico el estudio y la puesta en marcha de dos proyectos pilotos, uno a escala urbana (Plaza de Armas) y otro a escala arquitectónica (Convento de Belén), bajo

el criterio de la accesibilidad universal y el diseño para todos. Se incorporó además, el tema en el Plan Especial de Desarrollo Integral y en las Regulaciones Urbanísticas para su implementación en las nuevas intervenciones constructivas.

El segundo proyecto permitió trabajar en el ámbito de la accesibilidad digital, así como la edición e impresión de la «Guía de Accesibilidad», que dejó establecidos, entre otros, los Criterios Generales para las soluciones de accesibilidad al patrimonio, definiendo como principios la integración y respeto a esta condición en las soluciones, al considerar su impacto estructural, estético y funcional.

En este documento se especifica la magnitud de la intervención en dependencia del Grado de Protección de la edificación de acuerdo a la Ley de Patrimonio y en respeto a las Regulaciones urbanísticas vigentes. Propone además conjugar armónicamente la aplicación de las normas y la Ley al no considerar estos documentos como algo rígido e inamovible que signifique renunciar al derecho de las personas con discapacidad a disfrutar del Patrimonio.

Para ello declara que «... se hace necesario, en primer término, una evolución del modo de pensar, una vez que se adquiere conciencia del problema real presente en la sociedad». Esta guía ha constituido un referente bibliográfico de gran utilidad para la redacción de este Plan de Accesibilidad.

El tercer proyecto, «Co-diseño de espacios públicos de la Habana Vieja como instrumento de integración social y mejora de la calidad de vida», permitió la elaboración y edición de una metodología para la regeneración de los espacios públicos con enfoque participativo y de género, valorando atributos tales como la imagen, la vitalidad, la seguridad y la accesibilidad, descrita en el libro: «Los espacios públicos, una nueva mirada. Centro Histórico de La Habana». A partir de esta metodología se implementó la rehabilitación de un espacio público de interés barrial: la Plazuela de Belén.

Otro de los planes que incluyó la accesibilidad es el proyecto de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona, a través de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona que elaboró, de conjunto con el Plan Maestro, un diagnóstico del territorio bajo los principios del Urbanismo Ecosistémico y que culminó con un «Plan de Acción para la articulación de los instrumentos de planificación y gestión del Centro Histórico con los conceptos del Urbanismo Ecosistémico. 2017».

A partir de estos proyectos se han incorporado operaciones puntuales con criterio de accesibilidad universal como:

- Proyectos de señales adaptadas en el Paseo del Prado.
- Diseño de un transporte público accesible para el Centro Histórico, en colaboración con el Instituto Superior de Diseño Industrial de Cuba (ISDI) (Sin ejecutar).
- Proyecto de paso peatonal semaforizado en la esquina de Prado y Neptuno.
- Proyecto «Ha-Bici de movilidad ciclística para el Centro Histórico», con la implantación de un conjunto de estaciones de bicicletas y una pequeña red local de bicicletas públicas.

Se han realizado, además, otras intervenciones con criterios de accesibilidad y que se han tomado como buenos ejemplos y referencia a nivel provincial y nacional entre los que destacan la Biblioteca Pública Rubén Martínez Villena, el Museo Nacional de Bellas Artes, el Centro Geriátrico Santiago Ramón y Cajal, escuelas especiales para niños con discapacidad y la Sala de Teatro para la Colmenita.

En la actualidad se han sumado nuevas iniciativas en apoyo al interés de la Oficina del Historiador por alcanzar un territorio libre de barreras y con soluciones de accesibilidad, dirigidas a convertir a la Habana Vieja en un entorno inclusivo para todos. Así, se pueden mencionar las siguientes:

- «Plaza Vieja: Promoviendo la cultura y el desarrollo sostenible en el marco de la celebración del Quinto Centenario del Centro Histórico de La Habana Vieja y su sistema de Fortificaciones»: a través de la UNESCO y fondos de la AECID, enfocado en mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad para personas con necesidades especiales y otros sectores vulnerables, en el entorno de la Plaza Vieja como espacio público que permita promover el acceso equitativo y seguro.
- «Habana – Extremadura: Hacia un modelo de Ciudad Patrimonial accesible para todos y todas», financiado por la AECID, dirigido a complementar el Programa de accesibilidad que se desarrolla en el Centro Histórico de La Habana Vieja, para integrar la accesibilidad física con el componente digital en varios sitios patrimoniales pertenecientes a la ruta piloto.
- «La Habana Inclusiva: Fortalecimiento de la accesibilidad en el Centro Histórico de La Habana Vieja en su 500 aniversario», financiado por la AECID, que sirve de marco para este Plan de

Accesibilidad. Estas tres propuestas, actualmente en estado de ejecución, se complementan y están en sinergia con el proyecto madre «Habana Inclusiva» el cual rige las líneas teóricas, estrategias y

acciones que abordan la temática con la elaboración del presente «Plan Integral de Accesibilidad en el sistema de plazas y ejes conectores. Centro Histórico de La Habana».

## Ámbito territorial del Plan

Para la implementación de este Plan de Accesibilidad se ha seleccionado la zona conocida como «Kilómetro de Oro», el lugar más antiguo de la ciudad y donde se han concentrado los principales esfuerzos de la restauración durante los últimos veinticinco años.

Incluye el sitio fundacional, las cinco plazas primigenias que conforman parte fundamental del sistema de centralidad principal del Centro Histórico y concentra gran cantidad de edificios de alto valor patrimonial.

A ello se incorporan los ejes de interconexión entre dichas plazas y otros que comunican con la zona central de la ciudad en el Parque Central-Capitolio-Parque de la Fraternidad, así como ejes comerciales importantes, todos ellos muy frecuentados por la población residente y por visitantes nacionales y extranjeros.

Dentro de esta zona están presentes, además de las plazas donde se realizan diversas actividades

culturales y sociales, un gran número de edificios rehabilitados que hoy son espacios de uso público con funciones culturales, sociales y de servicios, tales como museos, teatros, salas de concierto, galerías de arte, comercios, instalaciones gastronómicas, entre otros, que exponen y representan el patrimonio cultural y garantizan servicios culturales y turísticos para todo tipo de públicos y que constituyen una de sus mayores fortalezas.

En el Plan se estudia, además, la manera de resolver la accesibilidad a noventa y cinco edificaciones relevantes de uso público tanto por sus valores patrimoniales como por la importancia de su destino social, que se encuentran situados en los trayectos de las rutas accesibles. (Ver listado en Anexos).

Con posterioridad se irán incorporando nuevas rutas que complementan los recorridos peatonales priorizados en este estudio y que conectan otros espacios públicos de interés.

**Esta zona que se extiende en un recorrido de 5,2 km de longitud queda conformada de la siguiente manera:**

**Plazas Principales**

- Plaza de Armas
- Plaza Vieja
- Plaza de San Francisco
- Plaza de la Catedral
- Plaza del Cristo

---

**Ejes de Interconexión**

- Mercaderes desde Obispo hasta Muralla
- San Ignacio desde Muralla hasta Empedrado
- Oficios desde Teniente Rey hasta Obispo
- Amargura desde San Pedro hasta la Plaza del Cristo
- Teniente Rey desde Oficios hasta Plaza del Cristo

---

**Corredores Comerciales**

- Obispo desde San Pedro hasta Zulueta
- O'Reilly desde Ave. del Puerto hasta San Ignacio

---

**Otros Ejes**

- Empedrado desde San Ignacio hasta Mercaderes

---

**Parques y Plazuelas**

- Parque de los Marineros
  - Plazuela de Albear
  - Parque San Juan de Dios
  - Parque Simón Bolívar
  - Parque Rumiñawi
  - Parque de Aguacate
  - Plazuela de Santo Domingo
  - Plazuela de San Francisco
-



### Ámbito del Plan de Accesibilidad Edificios Relevantes

-  Edificios relevantes
-  Jardines y microparques
-  Derrotero de accesibilidad
-  Límite del Centro Histórico

0 100 200 m



## Disposiciones legislativas de interés para la accesibilidad en Cuba

La OMS, en su novena sesión plenaria de la quincuagésima Asamblea Mundial de la Salud en el año 2001, estableció la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF), e instó a sus Estados miembros a utilizar dicha clasificación en la investigación, la vigilancia y la notificación. Dicha clasificación fue concebida como medida estándar para evaluar la salud y discapacidad tanto individual como a nivel de la población y fue aceptada por los 191 países miembros de la OMS.<sup>10</sup>

De manera global, se reconoció entonces que: «... Al dar nuevas vías de interpretación a las nociones de salud y discapacidad, la CIF puso de relieve que la discapacidad no sólo le puede ocurrir a una minoría de personas, sino que es producto del declive o dificultades en la salud de cualquier persona y ante lo cual se experimenta algún grado de discapacidad.

De esta manera, es un fenómeno universal, más que particular. Este concepto nos pone frente a un modelo dimensional (espectros que van desde la no discapacidad hasta la total incapacidad, por ejemplo, muerte cerebral), más que frente a uno categórico (tener o no discapacidad)»<sup>11</sup>

Aunque no existe en Cuba una Ley dedicada exclusivamente a la Discapacidad o la Accesibilidad de manera general, la legislación cubana relativa a estos temas es muy amplia.

Esta permite contextualizar situaciones de discapacidad dentro de la accesibilidad del ciudadano al conjunto de circunstancias o condiciones físicas que circundan a los seres vivos y que influyen en su comportamiento y en el desarrollo de las actividades, conocido como medio físico, con los derechos que se les reconocen por la sociedad y el Estado.

<sup>10</sup> <http://www.who.int/classifications/icf/wha-sp.pdf>.

<sup>11</sup> Andrea Padilla-Muñoz, Discapacidad: contexto, concepto y modelos, 16 International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional, 381-414 (ISSN: 1692-8156) (2010). Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=82420041012>.

**La accesibilidad es un derecho ciudadano. Ausencia de elementos para el descanso. Plaza Vieja.**

**Página siguiente Pavimentos con indicadores táctiles para personas con discapacidad visual.**





<sup>12</sup> Compilación realizada por el MSc. Francisco Volta. Se tomaron datos del sitio: <http://www.aclifm.sld.cu/Leyes/IndexLeyes.htm> que fueron actualizados con la normativa vigente.

A continuación se relaciona la legislación presente en Cuba relativa al tema en siete áreas de aplicación.<sup>12</sup>  
Una descripción más amplia se recoge en Anexos:

### ÁREA DE APLICACIÓN 1 ACCESIBILIDAD

---

- Norma Cubana NC-391-1:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de la Oficina Nacional de Normalización, adjunta al Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medioambiente (CITMA).
- Norma Cubana NC 391-2:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de la Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA.
- Norma Cubana NC 391-3:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de la Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA.
- Norma Cubana NC 391-4:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico.» Transportación de Pasajeros, de dic/2004 de Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA.
- Instrucción No.14 de 19/06/06 de Unidad de Negocios Clientes, Empresa de Telecomunicaciones de Cuba (ETECSA).
- Resolución No. 240/2005 del Ministerio de Transporte (MITRANS).
- Acuerdo No. 3297 de 29/5/1998 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros (CECM).
- Resolución No. 5/2000 del Instituto Nacional de la Vivienda (INV).
- Instrucción Número 1/2000 del Instituto de Planificación Física (IPF).
- Resolución No. 392/98 del Ministerio de la Construcción (MICONS).

### ÁREA DE APLICACIÓN 2 SALUD

---

- Resolución Conjunta 1/1996 del Ministerio de Salud Pública (MINSAP) y el MITRANS.
- Resolución No. 52 de 22/3/94 del MINSAP.
- Resolución No. 93/ 1986 del MINSAP.
- Resolución No. 72/1989 del MINSAP.
- Resolución No. 283/14 de 16/06/14 del MINSAP.
- Resolución No. 284/14 de 16/06/14 del MINSAP.

### ÁREA DE APLICACIÓN 3 EDUCACIÓN

---

- Circular Conjunta Ministerio de Educación Superior (MES)-Ministerio de Educación (MINED) del 30/10/03.
- Resolución No. 5/2017 de 20/01/17 MINED Procedimiento para el Ingreso de los menores a los internados y seminternados de la Educación Primaria.
- Resolución No. 6/2017 de 20/01/17. MINED Unifica las regulaciones para el otorgamiento y permanencia de las niñas y los niños en los círculos infantiles.
- Resolución Conjunta No. 1/2017 de 20/01/17 del Ministerio de Finanzas y Precios (MFP)- MINED.
- Resolución No. 26/2017 de 23/01/17 del MFP.

## ÁREA DE APLICACIÓN 4 EMPLEO

---

- La Ley 116/2013 del 20/12/13 Código de Trabajo, tiene su Reglamento que es el Decreto No. 326/2014. Esta Ley derogó la Ley No. 49 de 28/12/84.
- Decreto No. 326/2014 de 12/06/14.

## ÁREA DE APLICACIÓN 5 SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

---

- Ley No. 13/77 Protección e Higiene del Trabajo fue derogada por la Ley 116/2013.

## ÁREA DE APLICACIÓN 6 SEGURIDAD SOCIAL

---

- Ley 105/08 de 27/12/08 Ley de Seguridad Social.
- Decreto 283 de 6/04/09 Reglamento de la Ley de Seguridad Social.
- Decreto Ley No. 339/2016 de 8/12/16 «De la Maternidad de la Trabajadora».
- Decreto Ley No. 340/2016 de 8/12/16 «Modificativo del Régimen Especial de Seguridad social en cuanto a la Protección de la Maternidad».

## ÁREA DE APLICACIÓN 7 OCIO Y TIEMPO LIBRE

---

- Área de aplicación 7. Ocio y Tiempo libre.
- Resolución No. 16/2002 de 15/04/2002 del MTSS y del Ministerio de Cultura (MINCULT).
- Resolución No. 120 de 8/12/00 de MINCULT.
- Resolución No. 20/2006 de 21/3/06 del Instituto Nacional de Deporte y Recreación (INDER).



◀ **La creación de espacios accesibles para el ocio y el tiempo libre es un derecho de todos. Parque en la calle Lamparilla.**



## 2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD

Para el estudio del comportamiento de la Accesibilidad Universal en el Centro Histórico se ha tomado como área de referencia el Ámbito Territorial definido anteriormente, que ha sido objeto de las labores de restauración con mayor intensidad y de concentración de usos terciarios y sociales. Coincide además con el recorrido de gran parte del turismo nacional e internacional que visita la ciudad y donde se encuentran además las plazas y ejes principales que forman parte fundamental de la centralidad urbana.

### SITUACIÓN DE PARTIDA

La evaluación del entorno objeto de estudio, se inició con la toma de datos *in situ* realizada por estudiantes de 4to año de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Politécnica José Antonio Echeverría (CUJAE) durante las prácticas de la carrera, actividad supervisada por el Plan Maestro y la Empresa de Proyectos RESTAURA, con el apoyo de la Dirección de Cooperación Internacional, de la Oficina del Historiador.

Los estudiantes utilizaron como guía de observación y referente para la recopilación de información la Ficha para Diagnóstico de Accesibilidad – Espacio Público (Ver Anexo No. 2), de la Guía de Accesibilidad para la Habana Vieja elaborada y utilizada por la Oficina del Historiador desde el año 2009 en el Proyecto de Accesibilidad de la Plaza de Armas y del Convento de Belén.

En el estudio y valoración actual de la accesibilidad de estos espacios públicos se distinguen, desde el punto de vista urbanístico, tres tipos de espacios peatonales: las plazas principales y las plazuelas, lugares de centralidad histórica que contienen edificios de alto valor patrimonial, y donde se concentra gran cantidad de visitantes;

los parques y microparques, con carácter más estancial y focos de la actividad urbana; y las calles peatonales principales, de conexión, cuya finalidad principal es el tránsito y la función comercial para residentes y visitantes.

El diagnóstico o análisis se ha dividido en tres partes: Análisis Funcional, Análisis Tipológico y Análisis Sectorial.

### 2.1.1 ANÁLISIS FUNCIONAL

Este primer análisis considera el estudio funcional de las diferentes áreas de actividad en los itinerarios peatonales. Se estructura teniendo en cuenta las tres acciones principales que se realizan en ellos, como la de transitar, descansar y cruzar, en los diversos espacios genéricos: Vías de tránsito, Zonas de estancia, Puntos de cruce.

#### ITINERARIOS PEATONALES

Desde las últimas décadas del siglo xx, se ha realizado un proceso de peatonalización de calles del Centro Histórico, según la obra de restauración que ha seguido las pautas de conformación de la ciudad antigua: las cuatro plazas principales, los ejes conectores y las plazuelas relacionadas con esa zona, a lo cual se unió el corredor comercial de la calle Obispo. Sesenta y una cuerdas han sido peatonalizadas, lo que constituye alrededor del 9 % del espacio público.

Este hecho ha facilitado la accesibilidad a esta zona de manera general. Sin embargo, las calles peatonalizadas mantienen su morfología de vías tradicionales con secciones de acera-calzada-acera, con diferencias de niveles.

◀ *Página anterior*  
El mal estado de los pavimentos y los obstáculos en los itinerarios: deficiencias recurrentes en el espacio público.

Las aceras, en la mayoría de los casos, de ancho insuficiente para un tránsito peatonal adecuado (menos de 1.20 m). En ocasiones este ancho llega a ser menor de 0,60 m.

Esta circunstancia dificulta el paso simultáneo de dos o más personas, e imposibilita la circulación a muchos de los peatones que precisan mayor dimensión en el ancho libre de paso: personas con bultos, obesas, con niños de la mano o con carrito de bebé, con muletas o bastón, con perros guía, usuarios en silla de ruedas, etc.

La situación se agrava en aquellas calles con tránsito vehicular. En estos casos, la circulación peatonal se realiza principalmente por todo el ancho de la vía, a manera de calle de convivencia, aunque no existe el mínimo de seguridad para el tránsito de personas a pie, pues se mantiene una velocidad permisible de 50 km/h para los vehículos.

No existen vías con cota única donde peatones y vehículos compartan el espacio, conocidas como Vías de Plataforma Única o de Convivencia.

La dificultad principal ocurre a la hora de entrar o salir a las edificaciones donde hay que salvar el desnivel de la acera, y el escalón de entrada, sin alternativa de acceso, para personas con movilidad reducida. En calles donde existe tráfico vehicular este problema se agudiza al existir menor espacio de maniobra para los peatones que no pueden subir a la acera.

### ANCHO DE SENDA

Si se tiene en cuenta el ancho de senda en las calles peatonales esta coincide con el ancho de su sección, por lo que la mayor parte de ellas son eficientes, con excepción de aquellas que mantienen en algunos tramos el tráfico vehicular (Empedrado, Habana, Teniente Rey, Amargura, Bernaza, Villegas). Sin embargo, en algunos tramos

Los obstáculos en las aceras reducen el ancho de sendas y constituyen un peligro para las personas. Cañón empotrado en medio de la acera en calle Mercaderes.



© Susana Pérez

peatonales, la sección se ve reducida por la presencia de varios obstáculos como mesas y sillas (Callejón del Chorro), macetas u obras en construcción (Amargura y Oficios), o el propio diseño (Parque San Juan de Dios).

### DESNIVELES

Los desniveles más frecuentes se aprecian en los contenes, entre acera y calzada, que se manifiestan en todos el itinerarios. En las sendas o aceras son relativamente pocos, aunque existen sitios con una grave situación por sus desniveles como el Parque San Juan de Dios, la Plazuela de Albear, la esquina de Amargura y Oficios y los portales de la Plaza Vieja.

Otros de los obstáculos en los itinerarios son los escalones o gradas en el espacio público, principalmente en las plazas o parques: Parque San Juan de Dios, Plazuela de Albear, Parque de Aguacate, en el acceso a la Plaza de la Catedral, en

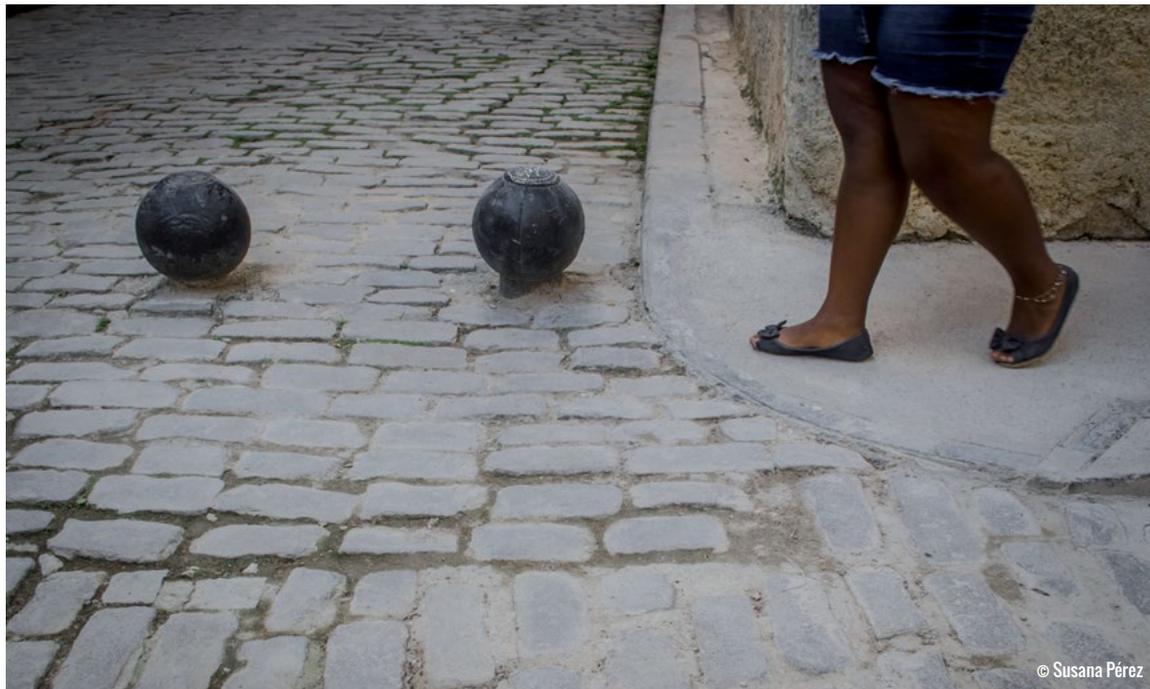
los portales de la Plaza Vieja. También en algunas calles existen desniveles salvados por escalones siendo los más notorios el de la calle Obispo entre Tacón y Baratillo y el de Obrapía y Oficios.

### PENDIENTES

En tanto no existen problemas relevantes con las pendientes pues son muy reducidas. Prácticamente todo el territorio posee valores dentro de los rangos permisibles, siendo más perceptibles en el Callejón del Chorro, en las intersecciones de las calles de Obispo y Bernaza, y Habana y Empeдрado, y en el parque de la calle Aguacate.

### VADOS

La existencia de vados o rampas para salvar el desnivel de los contenes es relativamente escasa y por lo general ha sido un tema mal resuelto, lo que hace que se convierta en un nuevo obstáculo y aumente la inseguridad al paso peatonal en general.



◀ **Vados en esquinas con soluciones incorrectas. Aceras estrechas y bolardos de difícil detección.**

## PAVIMENTOS EN LOS ITINERARIOS

Existen disímiles tipos de pavimentos en todo el territorio, relacionados con la antigüedad de esta parte de la ciudad, las obras de rehabilitación o restauración de los espacios urbanos y los trabajos de arqueología que se han realizado durante más de veinticinco años.

En las vías peatonales, para el pavimento de las calzadas, se ha rescatado el uso del adoquín de piedra natural propio de la época colonial y en las reconstrucciones de la sección vial se ha utilizado un adoquín de mortero con superficie más o menos rugosa. Las calzadas de las vías vehiculares están asfaltadas, como es común en el resto de la ciudad. Sin embargo, en las calzadas también existen otros pavimentos como piedras de mayor tamaño que el adoquín corriente (plazuela de Santo Domingo y en la calle Obispo, frente a la Plaza de Armas) o el de bloques de madera (calle Tacón).

En las aceras más antiguas se aprecian aún las lajas de piedra (pequeños tramos de Obispo, Tacón, Oficios y O'Reilly). También están presentes los pavimentos registrables con losas de cerámica u hormigón de diferentes diseños y tamaños con superficie ranurada, como las de la calle Obispo. No obstante, la mayor parte de las aceras son de hormigón *in situ*, y se mantiene en muchas de ellas el contén original de piedra.

En las plazas, parques y microparques, como espacios de estancia se ha utilizado también el adoquín y las losas de piedra (plazas Vieja y de San Francisco), las lajas de piedras (plazas de Armas y de la Catedral) o simplemente el hormigón fundido (Plaza del Cristo, Parque San Juan de Dios y otras plazuelas o microparques). Se destaca la presencia de piezas de pizarra en la Plaza de Armas, incorporadas en 2008, en un proyecto de accesibilidad.

En los portales también se utilizan diversos tipos de pavimentos como hormigón *in situ*, losas de mortero o de cerámicas, lajas de piedra de diferentes tamaños y piedras «chinas pelonas». No se han utilizado en ningún espacio los pavimentos especiales o táctiles de orientación para el paso de personas con dificultades visuales. El bordillo más frecuente utilizado es el contén de diferente material o textura (piedra u hormigón), aunque no es común su empleo en las sendas de parques y plazas.

En la mayoría de los espacios analizados, los pavimentos no resultan adecuados en cuanto a la accesibilidad, principalmente por la superficie irregular que poseen. Las juntas entre adoquines o su forma irregular producen pequeños resaltes que se repiten continuamente, lo que equivale a una discontinuidad constante de la superficie en el recorrido y una molestia para aquellos peatones que se ayudan de ruedas para su desplazamiento (carritos de bebé, maletas, silla de ruedas, etc.) o que pueden tener dificultades de equilibrio (adultos mayores, personas con tacones altos, etc.), o simplemente los que utilicen suelas finas en los zapatos. Es significativo como los peatones tienden a utilizar las bandas de pavimento sin resaltes, a pesar de ser resbalosas, en las plazas Vieja y de San Francisco, en lugar de transitar por el incómodo pavimento de adoquines. En otras ocasiones que se han utilizado piedras «chinas pelonas», como en Empedrado o el portal del Palacio de los Capitanes Generales, el paso se torna muy peligroso e incluso insostenible para muchas personas.

Por lo general, las superficies de los pavimentos son firmes excepto en algunos sitios donde la tierra de los canteros ha desbordado y se acumula en las sendas (parque San Juan de Dios) o son resbaladizos como las losas de mármol pulido en la Plaza de San Francisco y la Plaza Vieja o las

**Página siguiente ►**  
**Variedad de pavimentos presentes en los itinerarios peatonales. Muchos de ellos no resultan adecuados en cuanto a la accesibilidad, principalmente por la superficie irregular y juntas que producen resaltes y discontinuidad.**



lajas de pizarra de la Plaza de Armas, cuando se humedecen.

Existen diseños de pavimentos en sendas donde las juntas son abiertas para el crecimiento de césped, que se tornan difíciles de cruzar para personas con necesidades especiales, como ocurre en los parques Guayasamín y Bolívar.

### **ESTADO DE LOS PAVIMENTOS**

Es significativo el mal estado de los pavimentos en muchos sitios, ya sea por tramos discontinuos, presencia de saltillos, por falta de piezas, desgastes de las superficies, hundimientos, contenes desnivelados, entre otros. Ello genera un riesgo constante a lo largo del itinerario, donde las personas pueden tropezar y caerse, con más probabilidad aquellas con necesidades especiales o dificultades motrices.

En algunos casos ello llega a obstaculizar o impedir la circulación para los usuarios en sillas de ruedas, con bastón, con carrito de bebé, o con discapacidad visual.

Las causas más comunes son la falta de mantenimiento con la calidad y los materiales adecuados, las reparaciones deficientes, los continuos cortes para la rehabilitación de redes soterradas, principalmente eléctricas o acometidas de distinto tipo. Se destaca la reparación general de redes soterradas realizadas en años recientes, con una terminación deficiente de las superficies que provocó desniveles, hundimientos, falta de continuidad, entre otros.

Otra causa corriente es el paso de vehículos pesados para las obras de rehabilitación para el abastecimiento de las unidades comerciales o de los carros cisterna para suministro de agua, que han provocado hundimientos y roturas de pavimentos, aceras y contenes.

### **ORIENTACIÓN - SEÑALÉTICA PEATONAL**

Aun cuando existe señalética para peatones, esta es en ocasiones excesiva o reiterativa, y se reconoce que es insuficiente para los turistas o personas no familiarizadas con el Centro Histórico, lo que dificulta la deambulaci3n autónoma sin una adecuada orientaci3n por el entorno.

Existe en toda el área una señalizaci3n básica de nombres de calles en las esquinas y la numeraci3n postal de los edificios. Es inexistente o no es suficientemente clara la señalizaci3n de limitaci3n de tránsito vehicular que crea confusi3n en muchos puntos, máxime cuando se encuentran vehículos en casi todas partes y en cualquier horario.

Por otro lado, la calle Obispo como corredor comercial con un flujo intenso de transeúntes, no cuenta con una señalizaci3n adecuada en todos sus cruces en las intersecciones con vías vehiculares a lo largo de toda su trayectoria.

Es muy significativa la ausencia en los recorridos de señalizaci3n direccional hacia los principales puntos de interés o de atracci3n turística: localizaci3n de la Catedral, Plaza Vieja, Oficina de Turismo, incluso los hitos y nodos fundamentales no están convenientemente señalizados con sus nombres. Solo existe señalética especializada para invidentes en forma de atriles en la Plaza de Armas, en su entorno inmediato y en la Plazuela de Albear.

### **INTERRUPCIONES POR ACCESOS A EDIFICIOS O GARAJES**

Es muy común apreciar aceras que han sido interrumpidas en varios puntos de los itinerarios por rampas de acceso a las edificaciones para dar prioridad de entrada y salida a vehículos o simplemente cargas. Esta situaci3n entraña una dificultad adicional para los peatones que transitan

por las aceras con el consiguiente riesgo de tropiezo o caída, y en el caso de personas de movilidad reducida como los usuarios en sillas de ruedas o con carritos de bebé o mandados, se ven en la necesidad de retroceder para encontrar un punto donde bajar a la calzada y rodear el obstáculo. Esta circunstancia se puede apreciar en las calles Empedrado, O'Reilly y en el acceso al edificio de parqueo en la calle Amargura, entre Cuba y San Ignacio.

### CRUCES PEATONALES EN VÍAS VEHICULARES

Al tratarse de itinerarios, fundamentalmente peatonales, no se ha considerado la necesidad de puntos de cruces peatonales de manera generalizada. Sin embargo, existen intersecciones muy importantes, como los relacionados con los

accesos principales a la Avenida San Pedro y a la calle Monserrate donde se presentan problemas con la accesibilidad:

Monserrate esquina a Obispo: frente a la Plazuela de Albear, es el único cruce peatonal semaforizado, tanto para vehículos como para peatones en estos itinerarios, con señalización en pavimentos. No está resuelto el desnivel acera – calzada al no contar con vado en ninguna de sus aceras.

San Pedro frente a la Plaza de San Francisco: paso peatonal sin semaforización con señalización en pavimento. No cuenta con vados. Su servicio está relacionado, fundamentalmente, con los turistas que arriban a la Terminal



◀ Cruce peatonal frente a la Plazuela de Albear. Calle Monserrate.

© Susana Pérez

de Cruceros. En un futuro mediano se estima el aumento de su uso por la ampliación de la capacidad de arribo de embarcaciones a dicha terminal.

San Pedro frente al Parque de los Marineros y al Muelle de Caballería: ausencia de punto de cruce accesible entre dos paradas de autobuses urbanos altamente frecuentadas, siendo un punto de conflicto peatón-vehículo. Este encuentro de la calle O'Reilly con la Avenida del Puerto es muy frecuentado además por turistas debido a la cercanía de los estacionamientos de ómnibus turísticos y la oficina de información turística localizada en la esquina de O'Reilly y Avenida del Puerto.

## 2.1.2 ANÁLISIS TIPOLÓGICO

En el análisis tipológico se valora el mobiliario urbano clasificado por la tipología, según la función, las dimensiones y las características. En este análisis se evalúan los diferentes elementos presentes del mobiliario urbano de manera individual, describiendo la idoneidad de sus tipologías y características desde la óptica de la accesibilidad.

### ELEMENTOS PARA EL DESCANSO

La presencia de bancos u otros elementos para el descanso se circunscribe principalmente a dos de las plazas principales (de Armas y del Cristo), los parques San Juan de Dios, Aguacate y los microparques. Sólo en seis cuerdas de todo el espacio peatonal se han colocado bancos. Los modelos más empleados cumplen con las proporciones ergonómicas, cuentan con respaldo y reposabrazos, aunque existen ejemplos de diseños fallidos en relación con su accesibilidad para todos y no hay homogeneidad en el diseño.

De manera general, es insuficiente la existencia de elementos para el descanso a través de todo el itinerario, tales como bancos, sillas y otros similares, que son de especial utilidad para las personas mayores o para aquellas cuya capacidad funcional les dificulta o impide caminar sin hacer descansos intermedios.

Esto se manifiesta de manera significativa en las plazas Vieja, de San Francisco y de la Catedral, así como en la Plazuela de Albear, espacios con carácter estancial donde es nula la dotación de asientos o bancos y donde se precisan en mayor cuantía por la intensidad de uso y la vitalidad que caracteriza a estos lugares. Esta necesidad se percibe en la forma en que muchas personas utilizan los peldaños de las escaleras de acceso a los edificios u otros elementos urbanos como puntos improvisados para el descanso sin las condiciones adecuadas.

Es necesario destacar que las terrazas de bares y restaurantes no se pueden considerar como una alternativa para sentarse, ya que la estancia en estos lugares exige el consumo y pago de los servicios.

Por el contrario, puede existir un determinado número de bancos que imposibilitan una buena circulación y convertirse en obstáculos como es el caso de los que se localizan en la calle Amargura entre Mercaderes y San Ignacio.

### BOLARDOS DE DIFÍCIL DETECCIÓN

Para la delimitación de espacios e impedir la entrada de vehículos, a lo largo de los itinerarios peatonales es muy común la utilización de bolardos de fundición de varios tipos: esférico o bala de cañón, cañón y columnillas. Su colocación en algunos sitios limita el acceso vial pero dificulta la circulación de personas con sillas de ruedas o con diversas discapacidades. Esta situación es



### Ubicación de bancos

- Área con dotación de bancos
- Derrotero de accesibilidad
- Límite del Centro Histórico

0 100 200 m

evidente en las calles Mercaderes, Amargura, Oficios, Teniente Rey, San Ignacio, entre otras. En particular, los bolardos de fundición tipo esfera son utilizados con frecuencia, pero por su escasa altura resultan de difícil detección para muchos peatones, convirtiéndose en un elemento peligroso y por lo tanto desaconsejable por el riesgo de golpes, tropiezo y/o caída que supone. Esta situación es más evidente en la Plaza Vieja, donde en principio ni siquiera está justificada su presencia por la ausencia de tráfico vehicular.

### **CADENAS DE DELIMITACIÓN**

Otro sistema de delimitación muy utilizado, principalmente en las calles de acceso al área peatonalizada, es el cierre de los recorridos con cadenas. Este sistema genera de manera especial, dificultades para la accesibilidad de cualquier persona, en particular para aquellos que tienen alguna dificultad visual, fundamentalmente por las noches. Resultan de difícil detección por su color, por la altura de colocación y en ocasiones, por el escaso espacio libre que dejan para permitir el paso.

### **PANELES INFORMATIVOS**

En el área estudiada se utilizan varios tipos de paneles informativos: en vallas, en voladizo, y las pantallas electrónicas. De forma generalizada se ha empleado un modelo de panel con elemento en voladizo, sin proyección hasta el suelo, lo que lo convierte en un elemento de difícil detección para algunas personas. Por lo tanto, resulta un elemento peligroso y no recomendable por el riesgo existente de golpeo con el mismo. Los modelos tipo valla, con dos soportes verticales, pueden constituir un peligro en su localización en plazas, por la poca altura libre que queda bajo el cartel. Su localización cercana a paramentos es la menos problemática. Otro sistema utilizado son las pantallas electrónicas para la información de la programación cultural

del Centro Histórico. Poseen buena visibilidad y pueden incorporar audio a sus presentaciones lo que ayuda a la accesibilidad en cuanto a la orientación de la población con discapacidades auditivas y visuales. En general, muchos de estos paneles se han localizado en sitios sin considerar de manera analítica la accesibilidad del espacio, por lo que se han convertido en obstáculos al paso o son ineficientes para personas con discapacidades motoras.

### **OTROS ELEMENTOS DE MOBILIARIO URBANO**

**Papeleras:** la tipología de papeleras utilizada de manera generalizada, es de fácil empleo por cualquier persona, sin embargo, por su ubicación en muchas ocasiones se convierte en un obstáculo al paso, sobre todo cuando se ubican en las aceras estrechas, contra el contén o en medio de la calle peatonal.

### **Contenedores de residuos sólidos urbanos**

**(RSU):** la existencia de contenedores de RSU es bastante escasa en toda el área, obligando a las personas residentes a realizar recorridos de varias cuadras para su uso. La manera concentrada de colocarse, la baja frecuencia de recogida y la indisciplina social, provocan olores desagradables y derrames en la vía pública que en ocasiones obstruyen las sendas de paso.

Es importante destacar la ineficiencia del sistema de apertura y cierre de los mismos, que los hace prácticamente inoperables para personas de baja estatura, en sillas de ruedas o que no tienen la fuerza necesaria para manipularlos.

### **CABINAS TELEFÓNICAS**

Solo existen cabinas telefónicas en el parque de Aguacate y en la calle Bernaza, frente a la Plazuela de Albear. Los modelos utilizados no cumplen los requerimientos de accesibilidad en cuanto a alturas, tipo de teclados y diseño del

apoyo. En particular uno de los modelos en voladizo, por su ubicación en una acera estrecha, constituye un obstáculo para el paso y se convierte en un elemento peligroso, especialmente para las personas con dificultades visuales.

### BUZONES POSTALES

Existen tres buzones postales en toda el área de estudio. Los modelos empleados son antiguos, interesantes desde el punto de vista histórico, pero inoperantes para personas de baja estatura, en sillas de ruedas o con dificultades prensiles.

### MOBILIARIO DE ATENCIÓN AL PÚBLICO

A todo lo largo de los itinerarios existen varios kioscos para la atención al público, tanto de expendio de bebidas y comestibles, como de venta de boletines y programas culturales. Por lo general, los diseños existentes tienen mostradores a alturas adecuadas para cualquier persona, sin embargo, en muchas ocasiones no permiten el adecuado acercamiento de personas en sillas de ruedas, obligando a que tengan que realizar maniobras para obtener el servicio, incluso pueden constituir un obstáculo como ocurre con el que se ubica para el control del paso en la esquina de Amargura y San Ignacio. La venta de comestibles, artesanías y otros, a través de ventanas o puertas de las edificaciones obstaculizan el tránsito por la estrechez de las aceras y obligan al transeúnte a bajar a la calzada. Esta modalidad de servicio es particularmente inaccesible para personas en sillas de ruedas, o para niños o personas de pequeña estatura.

### REGISTROS Y REJILLAS

Los registros y rejillas de evacuación del sistema de drenaje pluvial por lo general son de materiales resistentes al peso, la corrosión y los impactos. Existen varios tipos de rejillas en el territorio, por lo general sus perforaciones no exceden el ancho de 20 mm. Sin embargo, muchas de

ellas tienen barras en paralelo a la trayectoria peatonal lo que puede ocasionar dificultades al paso de ruedas pequeñas.

La principal deficiencia son los hundimientos o desnivelaciones de estas alcantarillas o registros, que provocan resaltes en ocasiones de magnitud importante y dificultan el trayecto o constituyen un peligro al tránsito peatonal.

En algunos sitios, por la pérdida de las pendientes adecuadas, el hundimiento de los pavimentos, los desniveles en las rejillas o tragantes, generados por la falta de mantenimiento, se provocan acumulaciones de aguas en las calles.



◀ *Mal estado de pavimentos, aceras estrechas y desniveles.*

La deficiente ubicación de bancos sin reserva de espacio para circular obstaculiza las sendas peatonales. Parque San Juan de Dios.



© Susana Pérez

A la izquierda La colocación de cadenas para delimitar accesos genera dificultades de accesibilidad y se torna un elemento peligroso.



© Susana Pérez

A la derecha Las deficiencias en la recogida de residuos sólidos urbanos generan graves problemas de accesibilidad. Parque San Juan de Dios.



© Eugenio J. Casanovas



◀ *Cabina telefónica mal ubicada obstruye el paso, limitando la adecuada accesibilidad. Plazuela de Albear.*

## 2.1.3 ANÁLISIS SECTORIAL

El análisis sectorial comprende un estudio de aspectos globales del entorno urbano, abordando la realidad específica del ámbito de actuación con la complejidad que supone la superposición de itinerarios y los elementos puntuales en la accesibilidad.

### MOVILIDAD

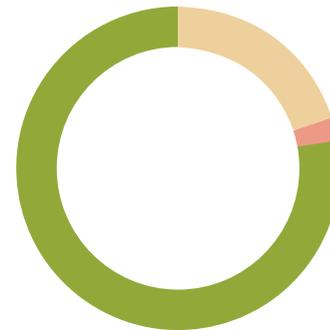
En general predominan los espacios peatonales en un 72 % de la zona de estudio, reforzado por la inclusión de las cinco plazas principales del Centro Histórico, varias plazuelas y microparques con predominio de áreas estanciales. Se destacan las calles peatonales o con tránsito vehicular restringido, entre las que sobresale el Corredor Comercial Obispo que cruza de este a oeste la antigua zona intramuros y varios Ejes de Interconexión. Las vías con tránsito vehicular son Teniente Rey, Empedrado y Amargura en algunos tramos, otras calles que conforman el entorno de la Plaza del Cristo, del Parque San Juan de Dios y de la Plazuela de Albear.

Solo existen pocas cuadras consideradas con un flujo mixto o parcialmente vehicular producto de necesidades operacionales de la zona y por el acceso a grandes estacionamientos de autos. Esto se presenta en Amargura y en Empedrado, ambos entre San Ignacio y Cuba.

### VEGETACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO

La mayor parte de la vegetación se concentra en los parques, microparques y en las plazas de Armas y del Cristo. Sobre el espacio de las vías solo se localizan algunos puntos de áreas verdes en las calles Mercaderes, Amargura y San Ignacio, en las cuadras entre Obispo y O'Reilly, y en los alrededores del Colegio San Gerónimo. La siembra en macetas de especies de gran

### Movilidad en la zona



■ peatonal      ■ vehicular      ■ mixto

crecimiento, con ramas bajas, hojas puntiagudas o filosas, cercanos a itinerarios provoca dificultades al paso y en ocasiones se pueden tornar peligrosas, especialmente para niños e invidentes.

El uso de especies con raíces superficiales o adventicias y el crecimiento descontrolado de árboles, afecta el paso o provoca roturas y desniveles en los pavimentos. La vegetación es prácticamente inexistente en algunos espacios públicos como: la Plaza de San Francisco, Plaza Vieja y la Plazuela de Albear y el asoleamiento durante gran parte del día afecta seriamente la accesibilidad a esos lugares.

No se reconoce la existencia de olores desagradables o extremadamente fuertes que sean provocados por las especies vegetales, que en general reciben un mantenimiento regular en esta zona. La falta de podas ha ocasionado el ocultamiento de algunos elementos urbanos de señalización y afecta la iluminación en algunos parques y plazas.

Los alcorques son pocos y generalmente a nivel, aunque en la Plaza de Armas existen muchos sueltos o a desnivel por las raíces de los ficus.



Los bordillos no son a nivel (Plazuela de Santo Domingo y calle San Ignacio) y en ocasiones se utilizan rejillas con forma y alturas peligrosas (Parque San Juan de Dios).

Por lo general no se hace separación con pavimento diferenciado entre la jardinería y las aceras.

### ILUMINACIÓN URBANA

El deslumbramiento diurno es poco aunque en las plazas de San Francisco, la Catedral y Plazuela de Albear puede ser molesto en horas del mediodía por la radiación solar. El sistema de alumbrado nocturno de la Plaza de San Francisco provoca deslumbramiento en la propia plaza y en las calles de acceso (Oficios, Amargura, San Pedro).

Todas las calles y plazas poseen sistema de alumbrado, pero por lo general no es uniforme y el nivel de iluminación es muy bajo en casi todas ellas, por debajo de 5 lux, siendo más

deficiente en los alrededores de la Plaza de Armas, en las calles Oficios y Mercaderes, Amargura y en la Plazuela de Santo Domingo.

Las plazas tampoco cumplen los requerimientos de iluminación para una adecuada visibilidad del entorno, con excepción de San Francisco, donde se manifiesta en exceso. La Plaza Vieja, omitiendo sus portales, es especialmente oscura, así como la de la Catedral. El Parque San Juan de Dios se mantiene a oscuras por deficiencias eléctricas y vandalismo.

Muchas de las vidrieras y escaparates de los comercios se mantienen a oscuras en horario nocturno, especialmente en el eje comercial de Obispo. Sin embargo, las extensiones del servicio gastronómico en algunas calles como San Ignacio, mejoran los valores de alumbrado, aunque en otros espacios no se comporta igual como ocurre en la Plaza Vieja. Se reconoce que el nivel de iluminación existente permite la orientación en gran parte del territorio, no así en

*La iluminación nocturna no es uniforme y su nivel es muy bajo, lo que genera espacios inseguros. Calle Oficios.*



© Eugenio J. Casanovas

tramos de las calles Teniente Rey, Empedrado, Oficios y en el Parque San Juan de Dios, las plazas Vieja y de Armas, en esta última se agrava por la presencia de las ramas bajas de algunos árboles.

De manera general la iluminación del plano de circulación es muy deficiente en el itinerario, lo que empeora la accesibilidad al sumarse otras deficiencias en los pavimentos y en las redes técnicas.

### OBSTÁCULOS TEMPORALES POR OBRAS

Por lo general es común en las obras de construcción de los edificios, ocupar parte de las vías por tiempos relativamente largos, en ocasiones años, lo que complica en extremo la accesibilidad de la zona si no se realiza un estudio adecuado de circulación y la organización de dichas obras.

En el territorio se ven afectados por esta situación varias zonas: las calles Oficios, O'Reilly, Callejón del Chorro, Teniente Rey y Villegas, las

plazas del Cristo, de San Francisco y el parque de Aguacate. Otras obras en Mercaderes, Obispo y San Ignacio, aunque afectan el itinerario peatonal, no perturban de manera importante la accesibilidad pues dejan un espacio adecuado para la continuidad del recorrido peatonal.

Esta situación se agrava en la calle Oficios y principalmente en la intersección con Lamparilla, donde se produce el estrechamiento de la senda peatonal por la ocupación parcial de las vías y la colocación de múltiples obstáculos como mace-tas, bolardos, papeleras, además de otros problemas presentes como desniveles de pavimentos y la deficiente iluminación y señalización.

La señalización de obras, especialmente en las esquinas es muy deficiente, lo que provoca la desorientación del transeúnte.

### INTERFERENCIAS POR OTROS USOS

En muchos casos las extensiones de servicio gastronómico al espacio público con mesas,



◀ Es común el uso temporal del espacio público para obras, sin la necesaria señalización y garantía de seguridad para las personas. Calle Mercaderes.

sillas y sombrillas, carteles publicitarios en atriles, entre otros, reducen o bloquean el espacio de acera y entorpecen el paso por la calle. Ello se traduce en la dificultad para algunos peatones que deben circular sorteando estos obstáculos. La limitación se produce tanto en el ancho de la senda de paso, como en la altura libre bajo sombrillas, o por la existencia de carteles y puertas con apertura hacia el exterior. Estas acciones se deben generalmente a indisciplinas como el incumplimiento de las regulaciones urbanísticas y por excederse en los espacios concedidos en la licencia urbana. Los casos más graves se encuentran en el Callejón del Chorro, la Plaza Vieja y en la calle San Ignacio.

La existencia de kioscos de venta de churros, maíz, frutas y helados entre otros, no solo por la instalación sino además por los compradores, pueden obstaculizar el paso en algunas ocasiones al estacionarse próximos a las aceras. Algo similar sucede en las ventas a través de ventanas o mostradores de manera directa a la calle, donde los consumidores y en ocasiones las colas que generan, obstaculizan el paso, especialmente a personas con dificultades motrices o sensoriales. Esto ocurre con mayor frecuencia en Obispo y Mercaderes.

En el Parque del Cristo se encuentra un grupo de carpas colocadas por algunos vendedores para protegerse del sol que en ocasiones utilizan tensores para su estabilidad, los que son prácticamente invisibles para cualquier transeúnte. Igual sucede con algunas sombrillas deterioradas en Obispo, la Plaza Vieja y San Ignacio.

La ocupación del espacio por instalaciones comerciales con mesas y otros muebles de exposición para la venta, ocurre de manera esporádica y temporal, vinculada a eventos como la

Feria del Libro. Sin embargo, pueden constituir obstáculos en determinadas circunstancias para algunas personas.

En las calles con tránsito vehicular y aceras muy estrechas, menores de 1.20 m de ancho, la apertura de puertas de autos parqueados obstaculiza el paso. En algunos sitios los autos estacionados invaden las sendas peatonales, como ocurre en los parques de los Marineros y San Juan de Dios.

Existen casos donde algunas rejas, en los accesos principales de los inmuebles, tienen apertura hacia el exterior y obstaculizan el paso por las aceras, especialmente donde estas tienen poco ancho llegando incluso a limitar por completo el paso. Esto puede apreciarse en la calle Empedrado y frente al Parque San Juan de Dios.

## OBSTÁCULOS EN EL SUELO

**Bolardos:** como ya se explicó en el acápite anterior (ANÁLISIS TIPOLOGICO) el uso de bolardos de diferentes tipos es generalizado a lo largo de los itinerarios y constituyen un especial obstáculo principalmente los «bala de cañón». Los de tipo columnilla, asociados a cadenas, restringen de manera significativa el paso peatonal y alargan los recorridos de manera innecesaria, incluso llegan a imposibilitar el acceso a personas en sillas de ruedas. (Plaza de San Francisco y calle O'Reilly y Parque de los Marineros).

**Bases y elementos de fijación:** la difícil detección de estos elementos de baja altura y poco contraste, que se dejan en el itinerario para la instalación de sombrillas u otros artículos, son peligrosos por el riesgo de golpeo y tropiezo que generan.

**Elementos de redes de infraestructura:** además de registros y rejillas a desnivel, como se explicó anteriormente, existen otros componentes de

redes que obstruyen el paso, en ocasiones de forma total, como los gabinetes de telefonía colocados en aceras estrechas y en vías con tráfico vehicular. Otros elementos que obstaculizan o

dificultan el paso son los desechos de construcciones, piedras abandonadas, empotramientos de postes de vallas, de señales de tránsito, entre otros.



◀ *La existencia de redes de infraestructura en las aceras y sendas peatonales constituyen peligros para el peatón, principalmente en aceras deterioradas y estrechas. Entorno de la Plaza del Cristo.*

© Susana Pérez

## ACCESOS A EDIFICIOS RELEVANTES

Los accesos cumplen los requerimientos en cuanto a ancho y altura mínimos de los vanos, pero es común la existencia de desniveles entre las aceras, el espacio público y el interior de estas edificaciones o jardines. En ellos se presentan como obstáculos uno o varios escalones lo que hace difícil el acceso de muchas personas. En las edificaciones más antiguas es corriente el uso del «umbral» a desnivel, de protección contra la lluvia. Es muy rara la existencia de entradas de altura cero o con rampas de diseño adecuado como se aprecia en la cuadra de Obispo entre Baratillo y Oficios.

Las puertas son muy variadas en diseño y materiales, desde portones coloniales de madera hasta de cristal sin marcos, estas últimas muy peligrosas para personas con deficiencias visuales. No existen puertas giratorias aunque sí se han colocado puertas de cristal generalmente

sin la señalización adecuada. En ocasiones son de difícil apertura para personas bajas, con poca fuerza o con alguna minusvalía. En muchas ocasiones no existe el espacio mínimo seguro para la maniobra de apertura.

Los mecanismos y herrajes de apertura no son los más adecuados (tipo palanca de gran tamaño o de presión), abundan los de tipo «pomo», deficientes por su manejabilidad. En pocos casos se cuenta con los elementos de sujeción o barandas para la subida o bajada de los desniveles.

En muchas ocasiones estos inmuebles carecen de la señalización orientativa necesaria para su reconocimiento lo que crea inseguridad y desorientación en los transeúntes. En no pocos casos sus accesos públicos tienen insuficiente señalización o jerarquización, lo que aumenta el desconcierto en las personas.

*Pocos accesos a edificios relevantes han sido resueltos de manera accesible. Entrada al Aula Magna del Colegio San Gerónimo.*



## 2.2 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

Es importante definir los problemas de accesibilidad detectados durante el diagnóstico y revelar sus múltiples causas, análisis que permitirá precisar la propuesta de actuación para solucionarlos y determinar las instituciones competentes involucradas en su solución.

### 2.2.1 PROBLEMAS ESTRUCTURALES

Entre los problemas de índole estructural están aquellos de solución imposible o muy compleja y costosa, pero que admiten realizar intervenciones parciales que permitan la convivencia con ellos y no constituyan un problema de accesibilidad tan grave.

#### CONDICIONANTES TOPOGRÁFICOS

- Diferencias de cotas y pendientes en espacios públicos: si bien no existen grandes diferencias de cotas ni fuertes pendientes en los recorridos, en algunos sitios como la Plazuela de Albear o el Parque San Juan de Dios, los desniveles existentes determinaron soluciones con escaleras, que deben ser resueltas.

#### CONDICIONANTES CLIMÁTICOS

- Fuerte asoleamiento y deslumbramiento diurno: los parámetros climáticos en el Centro Histórico no se pueden considerar extremos, sin embargo, las altas temperaturas y humedad en ciertas horas del día entre los meses de abril y octubre, deben ser tenidas en cuenta en los diseños en busca de proveer espacios de sombra y de descanso en los itinerarios, especialmente en las plazas de la Catedral, de San Francisco, Vieja y la Plazuela de Albear.

#### CONDICIONANTES DEMOGRÁFICOS

- Alto envejecimiento de la población residente y de visitantes: una de las causas principales que definen la necesidad perentoria de realizar acciones para la accesibilidad en el territorio, es el considerable envejecimiento de la población residente y de los visitantes al Centro Histórico, tanto turistas foráneos como de otras partes de la ciudad o del país, considerando la fuerte atracción de este sitio.

La relación entre envejecimiento y discapacidad es evidente: la edad propicia la aparición de discapacidades. Los adultos mayores son más propensos que los adultos jóvenes a sufrir una o más patologías crónicas, tales como la diabetes, enfermedades cardiovasculares, cáncer, artritis, discapacidad auditiva y visual o alguna forma de demencia. Un alto por ciento de la población mayor de sesenta y cinco años presenta algún tipo de limitación en las actividades de la vida diaria que facilita las caídas, por lo que se requiere de un plan de accesibilidad que contribuya con una mejora en la calidad de vida de este grupo etario.

De una población de unos 55.484 habitantes el Centro Histórico de La Habana en la última década, la de 60 años y más representa el 20,9 %.

El municipio de La Habana Vieja registró en 2012 un total de treinta y dos personas con más de cien años,<sup>13</sup> siendo así una población cada vez más envejecida que necesitará un mayor número de determinados equipamientos, por ejemplo, de salud.

La esperanza de vida se sitúa en los setenta y cuatro coma seis años para los hombres y los

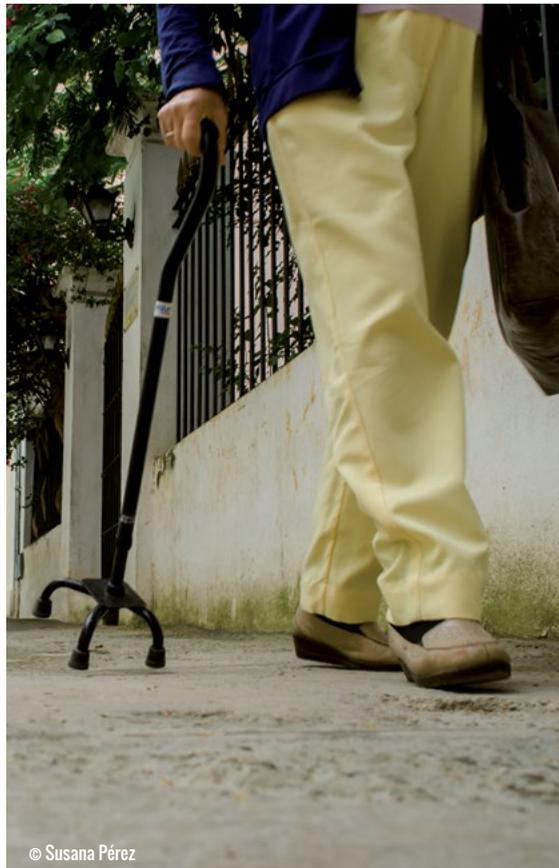
<sup>13</sup> Oficina Nacional de Estadísticas (ONEI), Censo de Población y Viviendas 2012. Centro Histórico de La Habana Vieja y Malecón Tradicional. La Habana: Lusaka Panamá S.A, 2015.

setenta y nueve coma nueve años para las mujeres (Maestro, 2017). La mayor esperanza de vida de las mujeres se traduce en un cambio en la relación del índice de masculinidad. Este índice hace referencia al número de hombres por cada mil mujeres. Si bien en los primeros años de vida este cociente se sitúa, en general, ligeramente favorable hacia los hombres, se observa cómo a partir de los tramos de edad superiores a cuarenta años, las mujeres empiezan a ser mayoría entre la población; tendencia que ya no abandonan. A partir de los ochenta años, el número de mujeres dobla al de varones, y en la franja de edad de ochenta y cinco años o más, la relación de masculinidad se sitúa en cuatrocientos veintiséis hombres por cada mil mujeres.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Ídem

<sup>15</sup> Plan Maestro, Plan de Acción para la articulación de los instrumentos de planificación y gestión del Centro Histórico con los conceptos del Urbanismo Ecosistémico, La Habana, 2017.

**La vulnerabilidad del sistema urbano referente a la accesibilidad universal afecta a la población residente, especialmente por existir un alto índice de envejecimiento.**



© Susana Pérez

En este tipo de poblaciones, con tendencia al envejecimiento, la atención a ancianos toma prioridad frente a otros grupos de población. El Centro Histórico cuenta con instituciones de atención para el adulto mayor (tres casas del abuelo y dos hogares de ancianos, un centro de atención especializado diurno y de alojamiento). Se han construido más de cincuenta viviendas para ancianos solos, que no cuentan con protección familiar.<sup>15</sup> Sin embargo, será necesaria la disponibilidad y accesibilidad de un número más elevado de equipamientos de bienestar social, salud y culturales para dar respuesta a sus necesidades.

- Población con discapacidades: según datos del Censo de Población y Viviendas del 2012, siete de cada cien personas residentes en el Centro Histórico presentaban alguna limitación física o mental. Las mayores incidencias se daban en las categorías de «débil visual» con dos mil cuarenta y cinco personas, que representa el 3,7 % del total de la población y el «limitado físico motor» en novecientos treinta y dos personas que constituyen el 1,7 %. Le siguen en proporción los «débiles auditivos» en un 0,8 % (cuatrocientos setenta y una personas); en tanto las personas sordas representan el 0,3 % (ciento treinta y nueve personas) y las ciegas el 0,2 %, con noventa personas. Otras discapacidades son el retraso mental y las discapacidades físicas, representadas en un 0,4 % cada una y presentes en más de cuatrocientas personas.

Las mujeres tienen una mayor presencia entre el grupo de personas con discapacidad, y una mayor prevalencia entre las diferentes formas de discapacidad, a excepción del retraso mental con un predominio en el sexo masculino.

No solo la existencia de una dotación que satisfaga las necesidades de una población es

fundamental, también que esta sea accesible a todos. La accesibilidad a los equipamientos es especialmente relevante en el caso de las personas con discapacidades y precisan de una atención específica, tanto en términos de dotación como de necesidades de accesibilidad.

- Otros colectivos con discapacidades temporales: el concepto de movilidad reducida no afecta únicamente a personas con discapacidad y a ancianos, es más amplio y dinámico, ya que también embarazadas, personas con niños muy pequeños, o simplemente todo aquel que porte un paquete voluminoso requiere de una buena accesibilidad, tanto a los equipamientos como al espacio público. La mejora de la accesibilidad a los equipamientos beneficiaría a toda la población del Centro Histórico.

### CONDICIONANTES MOTIVADOS POR EL DESARROLLO URBANO

- Calles de sección muy estrecha con tránsito automotor: en general en toda la zona intramuros del Centro Histórico, diseñadas originalmente para un tránsito local de baja intensidad, sin aceras y en convivencia con el peatón. Su sección media de calzada apenas admite dos sendas vehiculares muy estrechas y aceras de menos de 0,80 m de ancho lo que provoca que la mayor parte del trayecto peatonal se realiza por la calzada en convivencia con el auto pero sin la protección necesaria. Gran parte del área de estudio ha sido peatonalizada, aunque calles como Empedrado, Teniente Rey, Amargura y otras que rodean el Parque San Juan de Dios y la Plaza del Cristo mantienen su función de tránsito automotor.

- Itinerarios peatonales a distintos niveles: en general existe diferenciación de niveles entre acera y calzada en todos los itinerarios que supone una barrera generalizada al tránsito

peatonal especialmente para aquellos con alguna discapacidad.

- Edificios con diferentes alineaciones: no son frecuentes pero en algunos sitios implican estrechamientos excesivos de aceras (calles Empedrado, Habana, Mercaderes).

### ACCESOS A EDIFICACIONES RELEVANTES

- Accesibilidad deficiente en las entradas de las edificaciones públicas: generalizado en todo el territorio, principalmente por los desniveles que hay que salvar, puertas que no cumplen requerimientos mínimos como radios de giro, espacios de maniobra.



◀ Calles y aceras estrechas diseñadas para un tránsito de baja intensidad, con diferencia de nivel entre acera y calzada, perjudican la accesibilidad, agravada con la presencia de obstáculos en las sendas peatonales.

## 2.2.2 PROBLEMAS DE DISEÑO URBANO

La adopción de diseños no adecuados en relación con la accesibilidad ha provocado los siguientes problemas:

### ITINERARIOS PEATONALES INADECUADOS

- Ancho insuficiente de las aceras: aspecto que está presente de manera general, aunque es más grave en las aceras de calles como Empeдрado, Habana, Teniente Rey, Bernaza, Villegas, Amargura o por obstáculos en el Callejón del Chorro.
- Ancho insuficiente en las sendas: en el Parque San Juan de Dios.
- Pavimentos de difícil tránsito en itinerario peatonal: uso generalizado de adoquines y piedras de distintos tipos, que genera saltillos o

resaltes, en ocasiones por deficiente colocación o mantenimiento.

- Recorrido peatonal a distinto nivel: en general todos los portales existentes, especialmente en la Plaza Vieja, peldaños de acceso, rampas con pendiente excesiva, falta de pasamanos, de señalización en bordes de peldaños.
- Déficits de vados o rampas para salvar desniveles acera-calzada: de manera generalizada en todas las vías.
- Inexistencia de señalización especial de sendas para invidentes: no existen pavimentos táctiles en los recorridos.

### PUNTOS DE CRUCE NO ADAPTADOS

- Ausencia de paso peatonal: en la calle San Pedro frente al Parque de los Marineros y a Plaza de

*Uso de cadenas para delimitación en espacios con alto tránsito peatonal. Calle Tacón en la Plaza de Armas.*



© Susana Pérez

San Francisco, valorar en los cruces del recorrido en el Corredor Comercial Obispo.

### MOTIVADOS POR ELEMENTOS URBANOS

- Insuficiente cantidad de elementos para el descanso: principalmente en los itinerarios por las calles conectoras y en algunas plazas.
- Deficiente diseño de bancos: sin las características ergonómicas necesarias, sin espaldar o brazos para sujeción.
- Paneles informativos de difícil detección: constituyen obstáculos al paso.
- Obstáculos al paso por deficiente colocación de mobiliario: papeleras, macetas, cabinas telefónicas, etc.
- Contenedores inadecuados de RSU: diseño inapropiado por accionamiento de tapas.
- Mobiliario de atención al público deficiente: como obstáculos al paso por las aceras, cuando el servicio se realiza a puerta de calle o crea aglomeraciones.
- Ausencia de bebederos y de servicios sanitarios.

### ILUMINACIÓN NOCTURNA

- Insuficiente iluminación nocturna: especialmente en las vías, Parque San Juan de Dios y la Plaza Vieja, siendo deficiente a nivel del plano de circulación y cuando existen desniveles.
- Deslumbramiento nocturno en vías: por iluminación en la Plaza de San Francisco.

### OTRAS BARRERAS DE DISEÑO URBANO

- Delimitación con cadenas: principalmente en los accesos al área peatonal, resultan de difícil detección y muy peligrosas.

- Interrupción de aceras por accesos a garajes o edificios: con rampas, escalones sobresalientes de la línea de fachadas.

- Ausencia de plazas de parqueo adecuadas: no existen plazas de estacionamiento que hayan considerado en su diseño las particularidades para el acceso especializado, ni en dimensiones, ni en recorrido accesible.

### ORIENTACIÓN

- Falta de señalización de zona peatonal: principalmente en los accesos al sector peatonal o donde se modifica el uso de las vías, por lo general delimitados por bolardos o cadenas.
- Falta de señalización direccional: hacia los puntos significativos o de atracción turística.
- Falta de señalización especializada: tanto para invidentes o personas con necesidades especiales, en gráficos, sonido o *braille*.



- ◀ **Construcción de rampas en aceras y otros obstáculos que interrumpen los itinerarios peatonales comprometen la accesibilidad. Entrada de servicio del Hotel Raquel, calle San Ignacio.**

Es común la circulación de los peatones por las calzadas por la estrechez de las aceras, el deterioro de los pavimentos y la presencia de elementos de redes técnicas. Calle Empedrado.



© Susana Pérez

## 2.2.3 PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN

### ESTADO DE PAVIMENTOS

- Mal estado de pavimentos: de manera generalizada en plazas y vías.
- Creación de microzanjas para drenaje, paralelas a los contenes: por elevación del nivel de calzada en los nuevos asfaltados.

### DEFICIENCIAS EN REDES DE INFRAESTRUCTURA

- Registros y rejillas en desnivel: tanto de transformadores eléctricos soterrados, de drenaje o acueducto, muchas hundidas o creando resaltes por desnivelación, en ocasiones provocan acumulación de agua o desechos.
- Elementos de redes técnicas sobresalientes: como gabinetes de telefonía, señales de tránsito en postes sobre aceras o sus empotramientos abandonados, acometidas para abasto por pipas, registros eléctricos sin tapas o cables colgando y otros similares.

### LIMPIEZA INSUFICIENTE

- Residuos sólidos en las vías: principalmente en las calles comerciales y en los sitios donde se han dispuesto depósitos de RSU.

### VEGETACIÓN INVADIENDO LAS SENDAS

- Uso en macetas de especies peligrosas: con ramas sobresalientes, bordes filosos o puntas, agudizado en las calles Mercaderes y en Amargura.

### MOBILIARIO URBANO INADECUADO O DETERIORADO

- Bolardos de difícil detección: en formas cilíndricas y baja altura, de uso generalizado.
- Bolardos o cañones como obstáculos al paso: en esquinas, o dejando espacios insuficientes al paso.

## 2.2.4 PROBLEMAS DE CONTROL Y CONCIENTIZACIÓN

Los problemas derivados de la necesidad de control urbano o de concientización son:

### ELEMENTOS COMERCIALES

- Obstáculos por invasión en los itinerarios con elementos comerciales: en la Plaza Vieja, la calle San Ignacio y el Callejón del Chorro con mesas, sillas y sombrillas.
- Kioscos y puntos de venta obstruyendo las sendas: en las calles Obispo, Mercaderes, Amargura y la Plaza del Cristo.
- Obstáculos en el suelo: causados por bases y elementos de sujeción de sombrillas o señaléticas en la calle Obispo y en las plazas de Armas y de San Francisco.

- Vehículos mal estacionados
- Invasión de sendas y aceras por vehículos parqueados: en los parques San Juan de Dios y de los Marinos y en la calle Amargura.

### OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA

- Obstáculos por facilidades temporales de obras: en la calle Oficios especialmente.
- Falta de señalización adecuada de obras: definiendo desvíos, delimitaciones, zona peligrosa, salientes, etc., en las calles Lamparilla y Oficios.

### ACCESOS A EDIFICACIONES DESDE LA ACERA

- Puertas de rejas con apertura al exterior: obstaculizan el paso por aceras estrechas.
- Escalones o macetas sobre las aceras: de manera excepcional pero constituye un obstáculo considerable.



◀ Colocación, en ocasiones de manera excesiva, de bolardos en forma de bala de cañón, un modelo de difícil detección. Plaza Vieja.

Página siguiente ▶  
Entrada accesible en edificios relevantes. Museo Nacional de Bellas Artes.



A photograph of a modern building with a stone wall and a large, dark, abstract sculpture in the foreground. A person is walking on a ramp to the left.

### 3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para arribar a un Plan Integral de Accesibilidad en el Centro Histórico de La Habana, se impone la necesidad de determinar los Objetivos Específicos a alcanzar y las Líneas de Actuación que permitan en un plazo de tiempo de diez años aproximadamente, lograr avances significativos en cada una de las direcciones en que se manifiesta la accesibilidad universal, de forma progresiva, coherente, y sistemática.

Para ello es imprescindible considerar los criterios del Diseño para Todos, anteriormente enunciados, sobre todo los que respondan a las necesidades de las personas con discapacidades, de esta manera se asegurarían las posibilidades para todos los públicos.

Se pretende mejorar las condiciones de accesibilidad universal en el Centro Histórico de La Habana, sitio Monumento Nacional y Patrimonio Mundial, por lo que las propuestas no deberán poner en riesgo los valores patrimoniales del bien que será intervenido.

Ello implica la posibilidad de que, en presencia de conflictos entre el ideal de diseño universal y el respeto a la integridad del bien cultural, se tome una decisión de compromiso que tenga en cuenta el concepto de ajuste razonable.<sup>16</sup>

En caso de que la decisión dependa de posibilidades económicas, se deberá dar prioridad a la accesibilidad de las personas residentes en el Centro Histórico a los servicios de uso cotidiano.

Los Objetivos Específicos y las Líneas de Actuación que se derivan, están relacionados con diversos ámbitos de actuación.

Determinar las condiciones para que se materialice la accesibilidad universal en cada uno de ellos, permite posteriormente y de manera global, alcanzar el objetivo general propuesto. Estos ámbitos son los siguientes:

1. Regulatorio y normativo
2. Espacios públicos
3. Comunicación y señalización
4. Edificación y vivienda
5. Cultura y turismo
6. Sensibilización y formación

Se considera como el ámbito marco, el Regulatorio y normativo, ya que establece las condicionantes que son la base de la planificación y el diseño en el territorio, por lo que afecta a todos los demás. Cuatro de ellos se clasifican como sectoriales: Espacios públicos; Edificación y vivienda; Cultura y turismo; Comunicación y señalización por ser considerados sectores muy definidos desde el punto de vista legal y de servicios y donde se evidencian los aspectos que satisfacen a todos los usuarios.

El último de ellos, Sensibilización y formación, tiene un carácter transversal pues no es determinante en la consecución de los objetivos sectoriales (como lo pueden ser las condicionantes legislativas y normativas), pero se considera indispensable para que las actuaciones en los ámbitos sectoriales cumplan sus propósitos con eficacia y eficiencia.

<sup>16</sup> Aquellas disposiciones adoptadas con el fin de adecuar el entorno, bienes, productos y servicios a las situaciones personales específicas que por diferentes causas se encuentran en una situación especial, cuando no puedan realizarse las medidas estipuladas por la ley- normativa o que supongan una carga desproporcionada para el que las realice.

# OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

## 3.1 REGULATORIAS Y NORMATIVAS

**Objetivo específico:** Incorporar a los instrumentos urbanísticos y a la normativa local, así como a los proyectos, procedimientos, concursos y resto de iniciativas similares, la aplicación de la legislación y normativas en materia de accesibilidad, los preceptos de accesibilidad universal e igualdad de oportunidades para toda la población, teniendo en cuenta los valores patrimoniales del sitio.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.1.1

Incorporar a los instrumentos de planeamiento urbano los requisitos de accesibilidad universal contenidos en la legislación y en la normativa de accesibilidad al medio físico vigentes y en otras guías reconocidas sobre el tema accesibilidad universal.

a) Actualizar los planes de ordenamiento urbano tomando en cuenta los contenidos de la legislación y normativa donde se incorporen todos aquellos aspectos relacionados con la accesibilidad universal.

b) Incorporar a las Regulaciones Urbanísticas los criterios de accesibilidad universal a escala local y territorial, así como las medidas reglamentarias de gestión, inspección y sanción, relativas a la prevención y supresión de barreras, con énfasis en su relación con los elementos del patrimonio.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.1.2

Incorporar los requisitos o exigencias de accesibilidad universal que correspondan, a los procedimientos administrativos y técnicos en

las tareas de proyección de obras, contratos y convenios de construcción, mantenimiento y conservación de edificios y espacios públicos, inspecciones municipales o locales, entre otros, partiendo de que los valores patrimoniales del objeto de intervención deben ser respetados.

a) Incorporar en los documentos relativos a obras, servicios y suministros que puedan tener incidencia en elementos de accesibilidad universal (tales como infraestructuras, equipamientos, edificios, espacios urbanizados de uso público, servicios, socialización de la información, etc.), la obligación de cumplir los requisitos de accesibilidad universal requeridas en la legislación y normativas vigentes y en las guías y recomendaciones, adaptadas a cada tipo de intervención.

b) Incorporar en las resoluciones y otros instrumentos operativos relativos a las inspecciones, control y similares, el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal recogidas en la legislación y las normativas técnicas y en las guías de referencia cuando afecten espacios de uso público como parques, plazas, plazuelas, jardines, paseos, calles y aceras, entre otros y accesos principales, de edificaciones de uso público y de viviendas, con independencia de la titularidad pública o privada de la gestión.

c) Exigir en los servicios públicos gestionados por organismos, empresas estatales, mixtas o privadas u otro tipo de entidades, que se contemple en su gestión la aplicación de los requisitos que propicien la accesibilidad universal en los servicios de su competencia.

**Página siguiente** ▶ *Cadena de accesibilidad con un itinerario peatonal protegido a la sombra, rampas de acceso a las edificaciones, pavimento podotáctil, elementos para el descanso y señalética de orientación con ideogramas universales. Parque de La Villette, París.*

d) Formular y exigir el cumplimiento por el organismo correspondiente de las propuestas que se estimen necesarias para la prevención y eliminación de barreras, mejoras de la accesibilidad y la aplicación del diseño para todos.

e) Incorporar los criterios de accesibilidad en los procedimientos administrativos que se tramiten, contratos administrativos, convenios para la construcción, mantenimiento y conservación

de edificios y espacios públicos, teniendo en cuenta las restricciones que pueden imponerse por su pertenencia al patrimonio cultural.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.1.3

Elaborar una herramienta o instrumento de evaluación de accesibilidad universal que integre tanto los criterios y buenas prácticas de diseño para todos, como los requisitos contenidos en la normativa técnica vigente.

## 3.2 ESPACIOS PÚBLICOS

**Objetivo específico:** Incorporar las condiciones básicas de accesibilidad universal y diseño para todos en los espacios urbanizados de uso público de nueva creación o que vayan a ser sometidos a remodelación, rehabilitación, reurbanización u otras intervenciones, sin poner en riesgo el valor patrimonial del bien a intervenir.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.2.1

Incorporar como requisito en los planes, programas, proyectos y convenios a desarrollar relativos a los espacios públicos urbanizados, los requerimientos de accesibilidad universal exigidos en cada caso por la legislación, la normativa vigente y las recomendaciones y buenas prácticas en materia de accesibilidad universal y diseño para todos.

a) Incorporar en los planes, programas, convenios y otras actuaciones relacionadas con el espacio público que involucren a la Oficina del Historiador, los requisitos y condiciones de accesibilidad universal en las obras y servicios que se aprueben, así como directamente en las actuaciones de mejora de la accesibilidad y la eliminación de barreras.

b) Incorporar como requisito de otras inversiones públicas que afecten a los espacios públicos, la integración de los requerimientos de accesibilidad universal y directamente las actuaciones para la eliminación de barreras.

c) Impulsar la incorporación de los criterios y requerimientos de accesibilidad universal en las intervenciones de mantenimiento y conservación de espacios públicos realizados por entidades públicas y privadas.

d) Instrumentar e incrementar la inspección urbanística para el cumplimiento de aquellas condiciones relacionadas con la accesibilidad en los espacios públicos: parques, jardines, plazas, itinerarios peatonales, etc.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.2.2

Potenciar e implementar en un nivel primario, la transformación y adaptación de la infraestructura vial y del transporte urbano para garantizar accesibilidad universal.

a) Evaluar y resolver la accesibilidad en los cruces peatonales existentes e incorporar los cruces peatonales necesarios en cumplimiento de los



requerimientos de diseño universal, dando prioridad a la zona rehabilitada y de mayor centralidad o donde exista un gran flujo de personas.

b) Evaluar el grado de adecuación a la normativa vigente y las recomendaciones o buenas prácticas de diseño accesible en materia de accesibilidad universal, en las estaciones y paradas de transporte público situadas en el Centro Histórico y proponer las correspondientes medidas de mejoras.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.2.3

Aplicar los principios de proximidad, movilidad, ciudadano vs peatón, habitabilidad del espacio público, diversidad y mixtura de usos, así como el instrumento de la supermanzana propios del Urbanismo Ecosistémico, que contribuyan con la accesibilidad universal, teniendo en cuenta los valores patrimoniales del Centro Histórico.

a) Establecer una nueva jerarquización de la red vial con calles peatonales o de tráfico limitado e incrementar el espacio público, a manera de supermanzanas como nueva célula urbana e instrumento básico del Urbanismo Ecosistémico.

b) Incrementar las vías exclusivas para peatones o vías de convivencia. Aumentar los espacios en las vías actuales que permitan el ejercicio de todos los derechos ciudadanos que la ciudad ofrece: recreo, ocio, estancia, expresión, participación, intercambio, cultura, conocimiento, etc.

c) Mejorar la accesibilidad de la población residente a los servicios. Conseguir que la población disponga, en un radio de proximidad (100-300-600 m equivalentes a entre 5 y 10 minutos de marcha), del mayor número de equipamientos y servicios básicos diferentes, de manera que pueda cubrir a pie necesidades culturales, educativas, sanitarias, de transporte público, etc., sin necesidad de recurrir a otros medios de transporte.<sup>17</sup>

d) Eliminar las barreras físicas que limitan los desplazamientos de las personas para facilitar su paso sin fricciones y su acceso a las edificaciones de servicios urbanos y otros espacios construidos, parques y otros espacios públicos de estancia.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Plan de Acción para la articulación de los instrumentos de planificación y gestión del Centro Histórico con los conceptos del Urbanismo Ecosistémico, 2017.

<sup>18</sup> Se considera un itinerario peatonal accesible cuando el espacio libre de paso no es inferior a 2 m en todo su recorrido.

## 3.3 COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

**Objetivo específico:** Impulsar el acceso a las nuevas tecnologías y sociedad de la información por parte de todos los colectivos sociales, con especial atención a las necesidades de los ciudadanos del Centro Histórico y los visitantes.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.3.1

Fomentar el acceso pleno de las personas cualesquiera que sean sus capacidades, habilidades y limitaciones, al uso de las nuevas tecnologías de la información y a la sociedad de la información.

a) Impulsar en el Proyecto Ciudad Inteligente para el desarrollo de las TIC en el Centro Histórico, los servicios públicos digitales, capacitación de ciudadanos y pymes, infraestructuras y accesibilidad, con especial atención a las personas con dificultades de acceso a las nuevas tecnologías y personas con discapacidad en particular.

b) Ejecutar paulatinamente la adaptación de las entidades locales y en especial de la OHCH, para el acceso electrónico de los ciudadanos a los

servicios públicos, con especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad.

c) Fomentar la accesibilidad a las páginas web de las entidades y administraciones locales, estableciendo convenios de colaboración para su impulso y verificación con el Ministerio de Comunicaciones y la Dirección de Comunicación de la OHCH.

d) Incorporar en la convocatoria de subvenciones a asociaciones empresariales para el desarrollo de las TIC y la tramitación electrónica, la atención específica a las necesidades de las personas con discapacidades, en lo que se refiere a: desarrollo y visualización de productos con empresas asociadas; fomento de la utilización de aplicaciones específicas.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.3.2

Promover las actuaciones para incorporar y desarrollar el diseño universal en la señalización y la comunicación del Centro Histórico.

a) Incorporar en los planes de inversión de edificios y espacios de uso público, en obras de nueva construcción, remodelación o rehabilitación, la señalización que corresponda al cumplimiento de los requisitos de la legislación vigente en materia de accesibilidad universal, sin constituir una barrera.

b) Incluir en la programación de comunicación pública de la OHCH, las técnicas que permitan la accesibilidad para todos los públicos tales como subtitulación, lenguaje de señas, audiodescripción, entre otras.

c) Incorporar formas aumentativas, de contacto, señales acústicas y otras alternativas de comunicación en las señalizaciones y carteles que se ubiquen en el Centro Histórico.

d) Utilizar en los textos de las señalizaciones un lenguaje claro y signos universales.

## 3.4 EDIFICACIÓN Y VIVIENDA

**Objetivo específico:** Incorporar los criterios de diseño universal y el cumplimiento obligatorio de la normativa de accesibilidad en los nuevos edificios residenciales y de uso público, así como en aquellos edificios y viviendas a remodelar o rehabilitar con financiación pública o privada, teniendo en cuenta el respeto a la integridad patrimonial.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.4.1

Incorporar en la medida de lo posible el cumplimiento de los criterios de accesibilidad universal y diseño para todos en los edificios de uso público existentes, nuevos o a rehabilitar, comenzando por los pertenecientes a la OHCH y de subordinación municipal.

a) Realizar una inspección especializada en los edificios de uso público de OHCH para evaluar el estado de cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal en todos sus aspectos (accesos, interior, itinerarios peatonales, ascensores, señalización, etc.). Comenzar por los edificios administrativos, sociales, sanitarios y en general los de uso habitual por la población y los visitantes.

b) Incorporar el cumplimiento de los requerimientos de accesibilidad y diseño universal en todas las inversiones que se realicen en el Centro Histórico: nuevos edificios de uso público, rehabilitación y remodelación de los existentes y su entorno inmediato.

### **LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.4.2**

Incorporar el cumplimiento de los requerimientos de accesibilidad universal en los nuevos edificios residenciales y en otros a los que se destinen ayudas y subvenciones para la rehabilitación, remodelación de fachadas, etc.

a) Introducir instrumentos de supervisión y control para incorporar la revisión del cumplimiento de los requisitos de accesibilidad en todos los nuevos edificios de viviendas realizados por vía estatal, en lo que se refiere a accesos a edificios, umbral, y circulación interior hasta el acceso a la vivienda, así como la incorporación progresiva y hasta donde sea posible, de las condiciones básicas de accesibilidad en edificios de viviendas ya construidos por la OHCH.

b) Impulsar el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad en las nuevas obras que se realicen en los edificios residenciales privados (accesos al edificio, umbral, y circulación interior del edificio hasta el acceso a las viviendas).

c) Incorporar en los planes de inversión de edificios residenciales nuevos, a rehabilitar o remodelar, la financiación necesaria para el cumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad universal.

### **LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.4.3**

Impulsar ayudas y subvenciones destinadas a las personas con discapacidades para su acceso a la vivienda, a través de las entidades estatales responsables.

a) Elaborar un programa que incluya una cuota de reserva de viviendas para personas con discapacidades y mantener el programa existente para mayores de sesenta y cinco años, así como controlar el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad universal tanto en el edificio como en las viviendas seleccionadas.

b) Incluir ayudas individuales para personas mayores y para personas con discapacidades destinadas a la eliminación de las barreras en las viviendas y a la adaptación de las mismas para necesidades específicas. Brindar información y orientación a través de las oficinas de atención al público acerca de las opciones posibles para la adaptación de dichas viviendas, con apoyo de guías u otra documentación divulgativa.

### **LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.4.4**

Incorporar las transformaciones necesarias para convertir en accesibles los edificios de uso público no residencial, incorporando los requisitos de diseño para todos, con especial atención a los de salud y educacionales.

a) Introducir instrumentos de supervisión y control para incorporar, en todos los edificios de uso no residencial de titularidad de la Oficina del Historiador y de la Administración Municipal, las condiciones de accesibilidad universal.

b) Impulsar el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad en los edificios públicos no residenciales de uso privado existentes y de nueva construcción (accesos desde el edificio a las vías, umbral, interior público del edificio), en aplicación de la normativa vigente.

## 3.5 CULTURA Y TURISMO

**Objetivo específico:** Potenciar la accesibilidad a la cultura, el turismo, el ocio, el deporte y a espacios al aire libre de las personas con discapacidad, al propiciar el diseño universal y la eliminación de barreras relacionadas con las infraestructuras, los equipamientos, la comunicación y los servicios.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.5.1

Incluir como requisito el cumplimiento de las condicionantes de accesibilidad universal y eliminación de barreras en actuaciones que tengan particular relación con servicios públicos tales como la cultura, el turismo, el deporte y la recreación.

a) Incluir el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal de acuerdo a la normativa de accesibilidad vigente para los equipamientos culturales, de ocio, turismo, deporte y actividades relacionadas en espacios al aire libre.

b) Incluir en la programación de actividades culturales de museos, bibliotecas, cines, centros de interpretación, visitas dirigidas y similares, las medidas de apoyo a la comunicación oral y a la lengua de signos, mediante la incorporación de nuevas tecnologías como audioguías, signoguías, subtítulo, intérpretes de lengua de signos cubana, así como instalación de bucle magnético en aquellas salas de audiovisuales que así lo precisen. Añadir igualmente en los textos y publicaciones de información, textos de lectura fácil y lenguaje *braille*.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.5.2

Promover la realización de actividades socio-culturales con tratamiento integral que favorezcan la accesibilidad plena de todos en actuaciones destinadas al ocio, turismo, deporte o espacios

al aire libre, buscando las máximas sinergias entre ellas.

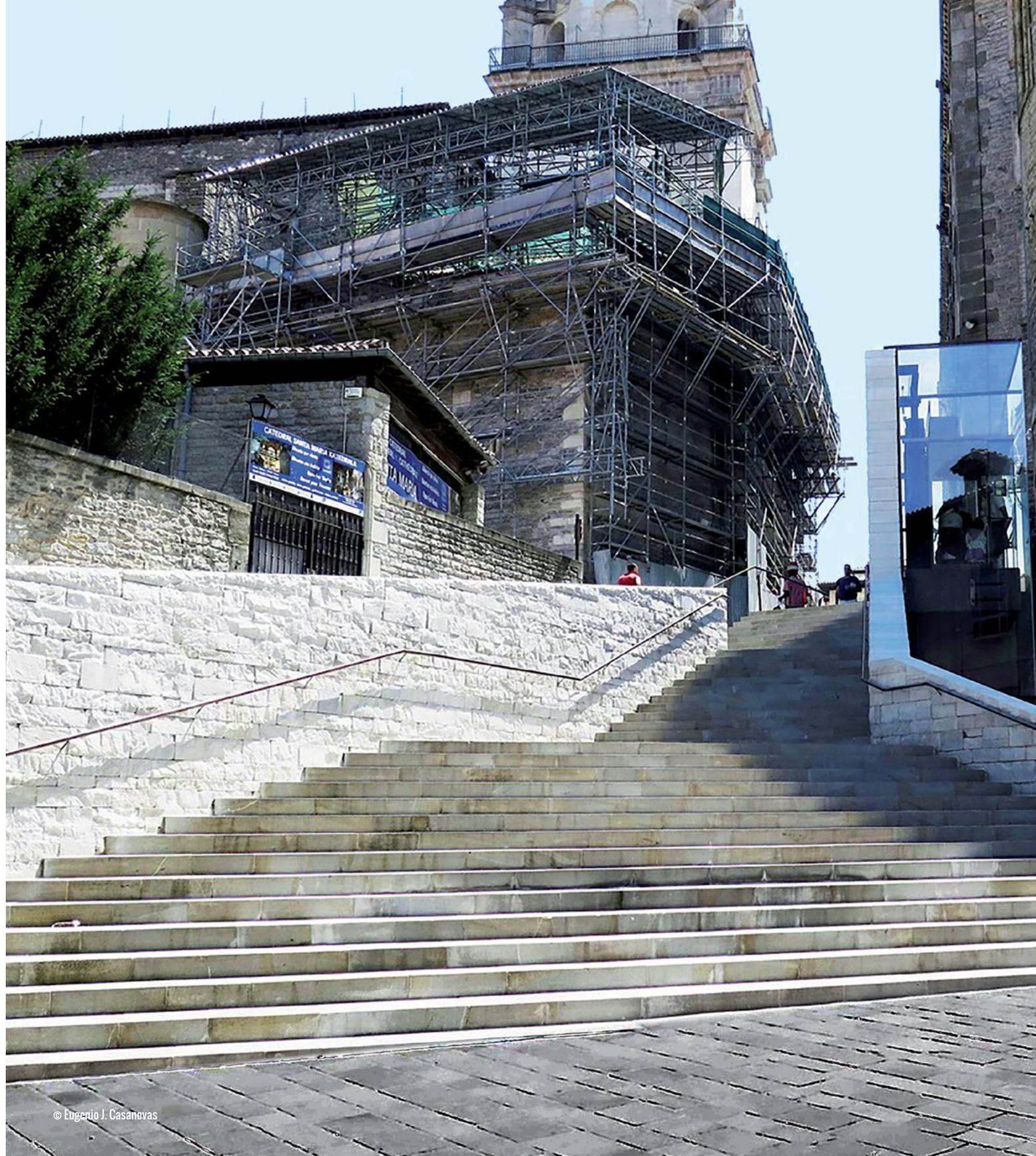
a) Incentivar en los planes municipales y en los consejos populares del Centro Histórico el tratamiento de manera integral de las actuaciones relativas a la accesibilidad que tienen que ver con infraestructuras y equipamientos destinados al ocio, al turismo, al deporte y a espacios al aire libre, con el fin de lograr las máximas sinergias entre ellas, potenciando una «cadena de accesibilidad universal» y la eficacia de las inversiones públicas y del sector privado.

b) Aprovechar las posibilidades que brinda la existencia en el Centro Histórico de un sistema de información geográfica y revisión del inventario local para la realización de diagnósticos globales de accesibilidad en infraestructuras y equipamientos relacionados, entre otros, con la cultura, el ocio, el turismo y el deporte, así como el espacio público, a efectos de abordar iniciativas de actuación coherentes e integrales.

c) Formar y sensibilizar de los profesionales de los centros culturales, turísticos, educativos y deportivos, acerca del trato y las buenas prácticas hacia las personas con discapacidad y adultos mayores.

d) Dotar de manera progresiva a los centros deportivos e instalaciones recreativas de los productos adaptados, necesarios para la práctica del deporte y la recreación de diferentes grupos etarios y personas con discapacidades.

e) Promocionar la práctica competitiva del deporte adaptado, mediante torneos en las instalaciones deportivas y en los espacios públicos del Centro Histórico.



CATEDRAL SANTA MARIA LA ANTIGUA  
CATEDRAL SANTA MARIA LA ANTIGUA  
CATEDRAL SANTA MARIA LA ANTIGUA

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.5.3

Fomentar la accesibilidad universal en los recursos turísticos privados

a) Incluir en los requisitos de calidad de las instalaciones turísticas privadas, la normativa vigente sobre la accesibilidad y los criterios de accesibilidad universal.

b) Potenciar los centros e instalaciones que contemplan la accesibilidad universal, elaborando guías donde aparezcan las características de las mismas y los servicios que aporta.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.5.4

Promocionar a nivel internacional mediante páginas web el reconocimiento de itinerarios y edificios públicos accesibles para el turismo nacional e internacional

a) Crear páginas web, plataformas turísticas, aplicaciones móviles y otras similares para la promoción de los recursos turísticos accesibles del Centro Histórico. Incluir aquellas instalaciones culturales, turísticas e itinerarios accesibles en plataformas internacionales existentes sobre sitios accesibles, para su promoción y conocimiento, tales como la herramienta colaborativa *TUR4all*.

◀ *Página anterior*  
*La accesibilidad al patrimonio cultural es esencial para todos.*  
*Centro histórico de Vitoria-Gasteiz, España*

## 3.6 SENSIBILIZACIÓN Y FORMACIÓN

**Objetivo específico:** Potenciar el cumplimiento de los objetivos anteriores a través de una Estrategia de comunicación que incluya campañas regulares y específicas de sensibilización de usuarios, actores públicos o privados, entidades y asociaciones, así como la formación técnica y de divulgación necesarias para la consecución de los fines considerados prioritarios, además de influir en actitudes favorables a la inclusión social.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.6.1

Elaborar campañas generales de divulgación y concienciación para toda la población y especializadas dirigidas a profesionales y sectores específicos para difundir las actuaciones y buenas prácticas relacionadas con la accesibilidad universal y el diseño para todos.

a) Desarrollar campañas específicas dirigidas a las administraciones, técnicos y a profesionales para fomentar el conocimiento de los requisitos de accesibilidad universal y diseño para todos.

b) Combinar campañas generales de divulgación y concienciación para toda la población con campañas especializadas para sectores específicos que difundan las actuaciones relacionadas con la accesibilidad universal y el diseño para todos.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.6.2

Promover la realización de actividades formativas dirigidas a técnicos, profesionales, actores sociales y usuarios, en materia de accesibilidad universal y diseño para todos.

a) Promover la realización de cursos generales de formación dirigidos a técnicos y personal administrativo, entre los que pudieran estar las siguientes materias:

- Lengua de signos y apoyo a la comunicación oral.
- Normativa de accesibilidad universal vigente.
- Técnicas de planeamiento local y accesibilidad.
- Normativa de accesibilidad aplicable en sitios



de uso público (edificios públicos, establecimientos culturales, deportivos, hoteleros, comercios, entre otros).

- Recomendaciones y Buenas Prácticas de diseño universal o diseño para todos.

b) Impulsar la formación específica destinada a profesionales mediante cursos y seminarios especializados o apoyo a la promoción de este tema en los programas de pregrado y posgrado afines. Se cita a modo de referencia:

- Cursos especializados de normativa de accesibilidad en edificación y vivienda dirigida a profesionales, técnicos y constructores.

- Cursos especializados sobre accesibilidad y atención a personas con discapacidad, dirigidos a profesionales de hoteles, alojamientos y establecimientos turísticos en general.

- Cursos especializados de atención directa a personas con discapacidades, dirigidos a profesionales de servicios.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.6.3

Promover las buenas prácticas en accesibilidad y diseño universal, comenzando por las instalaciones y servicios públicos

a) Elaborar y difundir manuales y guías de buenas prácticas aplicables en edificaciones, uso de espacios públicos, atención al usuario, transportes, hoteles y otros establecimientos públicos y privados, nuevas tecnologías, etc., para dar a conocer la importancia de las medidas que se

adopten en cuanto a la accesibilidad universal y al diseño para todos.

b) Aprobar, dentro del código de conducta de las administraciones, códigos de autorregulación que recojan conductas universalmente accesibles y no discriminatorias de los sistemas de producción de bienes y de prestación de productos y servicios a disposición del público.

### LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.6.4

Impulsar la colaboración entre los organismos públicos locales relacionados con los servicios, la calidad y la innovación y con otros organismos y entidades del ámbito nacional e internacional.

a) Favorecer el establecimiento de programas de colaboración entre entidades relacionadas con las TIC con otras del ámbito local, nacional e internacional, para promover proyectos de I+D+i en el campo de la accesibilidad universal y el diseño para todos aplicados a productos, servicios, accesibilidad web, nuevas tecnologías, entre otros

b) Apoyar la realización de foros de debate con participación de técnicos, profesionales, representantes de las universidades, organismos públicos de I+D+i, empresas, particulares y representantes de las asociaciones de discapacitados, en relación con la problemática de accesibilidad universal y diseño para todos, diseño y producción de herramientas de accesibilidad, instrumentos de financiación y cooperación en el Centro Histórico.

◀ *Página anterior  
Potenciar la  
accesibilidad  
universal en las  
actuaciones en  
espacios y servicios  
públicos relacionados  
con la cultura, el  
turismo, el deporte y  
la recreación.*

▶ *Página siguiente  
Potenciar la  
accesibilidad en  
espacios de uso  
masivo. Corredor  
comercial de calle  
Obispo.*





## 4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

El diagnóstico del comportamiento de la accesibilidad realizado en una parte del Centro Histórico se considera como una muestra representativa del territorio. El reconocimiento y análisis de los problemas detectados han permitido arribar a una Propuesta de Actuación dentro del Plan de Accesibilidad que tiene como objetivo mejorar las

condiciones de accesibilidad universal en el sitio, mediante su puesta en práctica por diversos actores. Las propuestas están dirigidas especialmente a los espacios públicos e incluyen otros ámbitos de actuación vinculantes. Se agrupan según su carácter y grado de intervención, en correspondencia con los resultados de dicho diagnóstico.

## PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS

### Propuestas de Carácter Estructural

#### 1. ESTRUCTURACIÓN DE LAS CALLES EN FAVOR DE LA PEATONALIZACIÓN

##### • 1.A Instauración de calles de convivencia

En el urbanismo de proximidad, la calle de convivencia tiene como objetivo promover un medio favorable a la función residencial con el desarrollo de actividades de esparcimiento el incremento de espacios públicos y áreas verdes, la convivencia de funciones, la disminución de la contaminación ambiental y de la peligrosidad en las vías y, sobre todo, favorecer la accesibilidad para los peatones. En ellas se establece una relación de equilibrio entre el automóvil y el peatón, donde ambos asumen el mismo nivel de prioridad.

En las calles de convivencia se reduce la velocidad de tráfico rodado a 10 km/h. Para contribuir a ello pueden emplearse en el diseño la indicación de tránsito, soluciones de diseño geométrico de la vía, elementos de mobiliario urbano y vegetación. Deben señalarse de manera diferenciada las sendas peatonales, viales

y de ciclovías mediante diseño del pavimento u otros recursos.

##### • 1.B Instauración de calles peatonales

Se establecen solo para el tránsito de las personas, aunque eventualmente pueden entrar vehículos para emergencias y abastecimiento, por lo que debe dejarse una senda vehicular libre de obstáculos de, al menos, 3,50 m de ancho.

##### • 1.C Construcción de plataforma única

La plataforma única, conocida también como cota cero, es donde no existe diferencia de nivel entre las aceras y las calzadas de la calle. Pueden permitir circulación vehicular, de ciclos y peatonal. La circulación se organiza mediante cambios de textura y color en pavimentos, colocación de mobiliario o vegetación, etc.

Para alcanzar la adecuada accesibilidad en todos los itinerarios, es necesaria la construcción de la plataforma única, ya sea de uso peatonal o de convivencia con la presencia de tráfico rodado (según el caso) donde sea posible y sin modificar

la percepción del espacio. Para la adecuación de las vías existentes, la solución más racional y práctica es el recrecido de la calzada con lo que se obtendrá un itinerario de cota cero coincidente con el nivel de la acera. En cualquier caso, se pondrá especial atención tanto en la canalización de aguas, como en el tipo de pavimento a utilizar.

La canalización de aguas se resuelve mediante la dotación de sumideros con la distancia y las pendientes adecuadas, protegidos con rejillas de paso que, por su diseño, eviten que las ruedas de carritos de bebé o de sillas de ruedas puedan quedar atrapadas.

Los sumideros pueden localizarse en los bordes de los antiguos contenes o al centro de la vía y drenar hacia el sistema general de desagüe de la ciudad debiéndose garantizar, tanto por su diseño como por la adecuada cantidad, la correcta evacuación de las aguas pluviales.

El pavimento que se coloque debe ser firme, sin resaltes entre las diferentes piezas, no deslizante (ni en seco, ni en mojado), y con criterios de diferencia de color o textura u otro recurso, que faciliten la orientación y el tránsito peatonal durante el recorrido y marquen la diferencia de tráfico (peatonal, motor, ciclovías). En los cruces y en los accesos a edificios principales debe incluirse el pavimento con banda de encaminamiento adecuada (pavimentos podotáctiles).

Es necesario reservar una franja libre de obstáculos para el tráfico vehicular ocasional de 3,50 m como ancho mínimo, estructuralmente habilitada para que no se produzcan hundimientos en el pavimento. Deben incorporarse en el diseño las piezas de contenes, piedras y adoquines históricos característicos del Centro Histórico y reconstruir, donde no se cuente con las piezas

históricas, el resto de la sección de calle con adoquín de mortero.

En las intersecciones o cruces con otras calles sin plataforma única, deben resolverse los desniveles entre la plataforma y los niveles de los ejes.

#### • 1.D Adaptación de sendas accesibles en las calles con supresión de desnivel acera- calzada.

En los casos que no sea posible la construcción de plataforma única y las aceras posean el mínimo de 1.20 m de ancho, se realizarán obras para la supresión del desnivel acera-calzada, mediante vados peatonales preferentemente en las esquinas o la depresión de aceras con la creación de suaves pendientes en el sentido longitudinal, pavimentando toda esta superficie con el mismo material que el existente en la acera.

### 2. CREACIÓN O COLOCACIÓN DE ELEMENTOS DE SOMBRA Y REDUCCIÓN DE DESLUMBRAMIENTO DIURNO

Se deben diseñar soluciones de sombreado alternativas o la inclusión de vegetación en lo posible, de tal manera que se provean espacios de sombra y de descanso en los itinerarios, especialmente en las plazas de la Catedral, de San Francisco, Vieja y la Plazuela de Albear.

Las soluciones de sombreado no deben interferir con la iluminación eléctrica para el horario nocturno, ni afectar la integridad y la autenticidad del sitio teniendo en cuenta su alto valor patrimonial.

### 3. ADAPTACIÓN DE ACCESOS A EDIFICIOS RELEVANTES

Se diseñarán soluciones permanentes o alternativas (con soluciones desmontables o ayudas técnicas) en las entradas de las edificaciones de

uso público y turístico más representativas en todo el territorio, dirigidas principalmente a salvar los desniveles en sus accesos principales. Estas soluciones no deberán afectar la integridad ni la autenticidad de los edificios y su entorno.

Para que estos accesos tengan adecuadas condiciones de accesibilidad deben cumplir también las siguientes condiciones que faciliten la entrada y la maniobra de personas con discapacidades:

- El ancho libre de paso de las puertas no debe ser menos de 80 cm.
- En los umbrales de las puertas la altura libre será 2.10 m, como mínimo.
- Para facilitar su localización a personas de visión reducida, las hojas de las puertas o, en su defecto, los marcos de las mismas serán de color contrastado respecto a las paredes adyacentes.
- La manilla o el tirador será también de un color contrastado respecto a la hoja.
- El sistema de apertura debe ser fácil de manipular, nunca con pomos redondos que requieren el giro de la muñeca. Se instalarán manillas o tiradores en forma de C, que pueden ser accionados por personas con dificultades de manipulación. El tirador o manilla se instalará a una altura de 1 m y a una distancia mínima de rincón de 30 cm para que pueda ser alcanzado y manipulado por una persona en silla de ruedas.
- Cuando las puertas sean de vidrio, contarán con un zócalo de protección inferior de entre 35 y 40 cm de altura que evite el rozamiento de la puerta con los reposapiés de la silla de ruedas.

Para que sean identificadas por personas de visión reducida, se marcarán con franjas horizontales o con una señalética de color contrastado, situado a una altura superior comprendida entre 1,50 y 1,70 m.

El espacio anterior y posterior a la puerta debe ser horizontal, nunca inclinado. Sus dimensiones permitirán inscribir una circunferencia de 1,20 m de diámetro como mínimo, para facilitar las maniobras de entrada y salida con la silla de ruedas. No obstante, la circunferencia óptima para dicha maniobra, es de 1,50 m de diámetro. Una vez que las entradas al edificio sean accesibles se señalarán con el Símbolo Internacional de Accesibilidad.<sup>19</sup>

## Propuestas de Diseño Urbano

### 4. ELIMINACIÓN DE VADOS DE ACCESO A GARAJES

La diferencia de rasantes entre la calzada y la cota del interior de las parcelas particulares debe resolverse en el interior de dichas parcelas, sin que esta actuación afecte al recorrido peatonal de la acera en toda su longitud.

Todos los accesos de vehículos a edificios que suponen la interrupción de la acera y no quedan resueltos con la creación de plataforma única, se resolverán garantizando la continuidad del recorrido peatonal en la acera, sin verse afectado por escalones o pendiente transversal excesiva.

Esta situación se puede resolver de dos formas:

- Si el ancho de la acera lo permite, se reconstruirá dicho tramo de la acera al mismo nivel que el resto de acera existente, colocando en el bordillo

<sup>19</sup> Guía de Buenas Prácticas de Accesibilidad para los Recursos Turísticos de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. Edición Le Moniteur, París, 2003, pp. 49-51.

una pieza especial de vado de vehículos, con la pendiente que permita el acceso de los mismos desde la calzada al interior del edificio, manteniendo en la acera el recorrido peatonal con un ancho libre de paso sin afectarse por pendiente transversal.

- En aceras que no se puedan resolver con el primer caso, se resolverá el desnivel con la calzada para el paso del vehículo mediante la creación de suaves pendientes en el sentido longitudinal de la acera, pavimentando toda esta superficie con el mismo material que el existente en la acera; se indica así la prioridad peatonal en estos puntos de conflicto.

- Muchos de los vados de acceso a edificios existentes en las aceras no corresponden con la entrada de vehículos, sino que son utilizadas de manera eventual para el suministro de mercancías a las instalaciones. En estos casos las rampas serán totalmente eliminadas y la instalación se proveerá de elementos alternativos transitorios para esta función.

## 5. PAVIMENTACIÓN DE ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE

Para garantizar la circulación en condiciones de seguridad y comodidad para todas las personas, el pavimento debe reunir condiciones adecuadas de estabilidad, firmeza, adherencia, y conseguir una superficie continua, regular y sin resaltes. No deberá afectarse la integridad ni la autenticidad de cada sitio, respetando los materiales y otros elementos con valor histórico.

- En grandes áreas pavimentadas con adoquinado, se debe configurar al menos una senda peatonal, de ancho suficiente para el paso cómodo de cualquier persona. Dicha senda debe

poseer un ancho libre mínimo de 1,20 m, que permita el giro de una silla de ruedas, y un pavimento sin irregularidades y antideslizante.

- En las calles, especialmente aquellas con transporte automotor, deben existir sendas (donde existan aceras o no) con un ancho mínimo de 1.20 m de área libre de obstáculos, pavimentada según las condicionantes expresadas en el punto anterior y separadas del espacio de entrada a los inmuebles y de las franjas para el tráfico vehicular. En caso de que se mantenga desnivel entre la calle y la acera, la diferencia no debe exceder los 5 cm.

Se debe incorporar la señalización especial de sendas para personas ciegas o de visión reducida, mediante la colocación de pavimentos táctiles en los cruces peatonales, esquinas, accesos a edificios representativos de uso público y turístico y en grandes espacios donde carezcan de referentes para la orientación tales como plazas, plazuelas y parques, de manera tal que estos no constituyan barreras para otras personas.

## 6. INCORPORACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN PEATONAL

Para facilitar la deambulaci3n con plena autonomía por el Centro Hist3rico de cualquier persona independientemente de cuales sean sus capacidades, habilidades y limitaciones, debe habilitarse un Sistema de Señalización que ayude a localizar e identificar los principales puntos de inter3s y los equipamientos p3blicos m3s representativos.

El recurso m3s elemental es la identificaci3n de calles y n3meros postales utilizados en Cuba, por lo que deben colocarse placas con el nombre de las calles en cada esquina y los n3meros postales en cada edificio con los materiales, alturas y dimensiones ya normados en la ciudad.

A ello se suma la colocación de rótulos con el nombre de los espacios públicos principales (plazas, plazuelas, parques, microparques) y servicios públicos o edificaciones relevantes. Esta dotación de elementos de señalización direccional ayuda a los peatones a orientarse y establecer su localización en el entorno.

<sup>20</sup> Guía de Buenas Prácticas de Accesibilidad para los Recursos Turísticos de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España. Edición *Le Moniteur*, París, 2003, p. 74.

Se debe incluir en el exterior, a la entrada de los edificios de uso público, una señalética con el nombre de la instalación. Además, cercano a la entrada de la misma se indican los servicios, recorridos accesibles y cualquier información necesaria para todo tipo de público a través de señalización gráfica, en *braille*, sonora, o personalizada.

Las características de este sistema de señalización deben garantizar su fácil lectura y comprensión, presentando un diseño con las siguientes características:

- Contraste cromático alto entre el color del fondo y el de los textos e iconos.
- Contraste cromático alto entre el rótulo y la pared en la que se coloca.
- Fondos sólidos, de un solo color.
- Soportes mates, evitar los transparentes y brillantes.
- Textos con fuentes de trazos rectos tipo Verdana, Arial, Helvética o Univers.
- Textos alineados siempre a la izquierda.
- Tamaño de letras en base a la distancia de lectura.
- Deben utilizarse mayúsculas y minúsculas.

- Los textos, líneas, flechas y pictogramas deben estar en altorrelieve y simultáneamente acompañarse con textos en *braille*, accesibles para personas invidentes y de visión reducida.

- Los rótulos en *braille* y altorrelieve deben colocarse entre los 0,90 m y 1,75 m de altura para que puedan ser leídos con la mano.<sup>20</sup>

El uso de pictogramas ayuda a la fácil comprensión del mensaje también para personas con discapacidad cognitiva o desconocedoras del idioma. En ellos se utilizarán los estándares o aquellos reconocidos internacionalmente.

Constituye una buena práctica el uso de mapas urbanos simplificados de la localidad, con información táctil y sonora alternativa que favorece la orientación a todas las personas, independientemente de sus capacidades.

Otros productos de apoyo para personas con discapacidad son:

- Puntos con información sonora, maquetas y planos en altorrelieve de los recursos turísticos.
- Bucles de inducción magnética que funcionen permanentemente, señalizados con el pictograma correspondiente, haciendo mención a la posición T de la prótesis auditiva.
- Puntos de información turística virtuales por medio de ordenadores o pantallas táctiles.

También es necesaria la información de la existencia de itinerarios accesibles alternativos y la fácil localización y acceso al Centro de Atención al Visitante. Se complementa el sistema de señalizaciones con la colocación de todas las señales de tránsito establecidas: velocidad máxima, pare, dirección del tráfico, cruces peatonales,

entre otras, que garantizan la seguridad peatonal y vial. Debe evitarse el exceso de señales, ya que puede distorsionar la orientación. Por tanto, las soluciones generales de diseño deben considerar todas las fuentes de señalización coexistentes y simplificarlas en la medida de lo posible.

## 7. DOTACIÓN O ADAPTACIÓN DE MOBILIARIO URBANO ACCESIBLE

Es recomendable la instalación de elementos de mobiliario urbano que favorezcan la actividad cívica, el descanso y la diversidad de usos del espacio público y que respondan a las disímiles demandas de personas con capacidades, habilidades y limitaciones diversas, sin que se convierta en una barrera para alguien.

Debe realizarse un estudio del territorio de tal manera que se incorporen estos elementos de forma homogénea e integral en los recorridos peatonales, en plazas, plazuelas, parques y microparques del Centro Histórico. Su diseño no debe afectar la integridad visual del conjunto y su autenticidad.

- Todos los elementos de mobiliario urbano que se instalen han de ser de diseño accesible, con dimensiones y diseños ergonómicos, y estar ubicados de tal manera que permitan la aproximación y alcance a todos los usuarios, sin obstaculizar el recorrido peatonal.
- El material del mobiliario urbano debe ser termoestable y compatible con la intemperie, así como evitar las acumulaciones de agua.
- Son especialmente útiles los elementos de asiento, que además de servir por su función de reposo o apoyo para muchas personas con dificultades de movilidad, también favorecen la

relación social; para ello, se debe cuidar su colocación procurando crear entornos propicios donde se garantice el mayor tiempo posible en sombra.

- Un banco o asiento debe disponer, además, de un espacio lateral libre de obstáculos para permitir la movilidad de un usuario en silla de ruedas.
- El diseño del elemento de asiento debe estar adaptado para su uso por todas las personas; al menos en un porcentaje adecuado, y ser de diseño accesible. Por ello, deben contar con respaldo y reposabrazos; la altura del plano de asiento y el ángulo del plano de apoyo debe facilitar su uso cómodo, y facilitar la acción de sentarse, así como la de incorporarse.
- Además de bancos, es recomendable la instalación de otros elementos como fuentes-bebederos de agua-cestos de basura-sombrillas-cabinas telefónicas. En todos los casos no deben constituir barreras en el itinerario peatonal.
- Debe disponerse de cabinas telefónicas u otros elementos del mobiliario urbano, algunas de ellas con las alturas adecuadas, que sean accesibles a las personas en sillas de ruedas o de estatura baja y no constituyan obstáculos por su ubicación, diseño y dimensiones.

## 8. ELIMINACIÓN DE ELEMENTOS DELIMITADORES DE DIFÍCIL DETECCIÓN

Los elementos delimitadores de difícil detección como las cadenas son especialmente peligrosos, por lo que se propone su eliminación donde no sean imprescindibles. En caso de ser necesarias, deben sustituirse por otros elementos que faciliten su detección por personas con discapacidad

visual; para ello: se contrastará con el entorno mediante colores, no serán susceptibles de enganche y deben ser detectables con el bastón, con elementos de proyección hasta el suelo.

### 9. SUSTITUCIÓN DE ELEMENTOS INFORMATIVOS DE DIFÍCIL DETECCIÓN

El modelo de cartel existente, con soporte inclinado y panel volado, genera un obstáculo en el itinerario peatonal de difícil detección. Se propone su sustitución en todos los itinerarios por un modelo que no presente elementos volados, con proyección hasta el suelo para facilitar su detección con bastón y sin elementos susceptibles de enganche, ni aristas vivas o elementos punzantes.

### 10. ELIMINACIÓN DE DESNIVELES EN LOS RECORRIDOS PEATONALES

Se propone la intervención sobre desniveles en itinerarios peatonales donde no existe una alternativa accesible. En la adaptación debe cuidarse de no generar nuevas barreras para otras personas. En particular se propone la construcción de rampas de acceso a los portales de la Plaza Vieja, con una pendiente adecuada y pasamanos y zócalos de protección si es preciso.

Otros sitios con similar accesibilidad comprometida son el Parque San Juan de Dios y la Plazuela de Albear, donde han de buscarse soluciones que resuelvan los desniveles en sus accesos. Para que una persona en silla de ruedas suba o baje una rampa, ésta debe tener un ancho libre mínimo

**Sucesión de rampas  
en pasarela peatonal  
para el cruce sobre  
el río Sena. Puente  
Simone de Bouvoir.  
París.**



de 1,20 m y ser de directriz recta o ligeramente curva. La pendiente establecida máxima será de 6 %. La rampa de un tramo no tendrá una longitud superior a 6 m. Las rampas de más de 6 m de longitud tendrán varios tramos, dispondrán de rellanos intermedios de una anchura igual a la de la rampa y una profundidad de 1,50 m. A ambos lados y en toda su longitud, la rampa contará con un bordillo de protección de al menos 10-12 cm de altura.

Las áreas de embarque y desembarque de la rampa deben estar libres de obstáculos y permitir la inscripción de una circunferencia de 1,50 m de diámetro. Para evitar que personas con discapacidad visual se golpeen contra la rampa, debe cerrarse o restringirse el paso del hueco bajo la misma.

Todas las rampas deben tener doble pasamanos a ambos lados. El superior estará a una altura entre 90 cm y 1,05 m y el inferior entre 65 y 75 cm. El pasamano superior es utilizado por las personas de movilidad reducida al subir, para impulsarse con él, y el inferior al bajar, para apoyarse y detenerse y también para personas de baja estatura y niños.

## 11. INCORPORACIÓN DE CRUCE PEATONAL ADAPTADO

La intercepción entre las vías de tráfico motor y las calles peatonales constituyen zonas de alta peligrosidad para cualquier persona, mucho más para aquellas que poseen alguna discapacidad.

Específicamente se deben incorporar dos cruces peatonales en la calle San Pedro, uno frente al parque de los Marinos y otro frente a la Plaza de San Francisco; asimismo se debe valorar una solución accesible y segura en los cruces de tráfico

rodado en todo el recorrido del corredor comercial-peatonal de la calle Obispo.

## 12. ADECUACIÓN DE LA ILUMINACIÓN NOCTURNA

Todo el espacio público debe contar con una iluminación homogénea, que garantice la iluminación adecuada del plano de circulación, donde no se produzcan zonas oscuras o con deslumbramiento.

Se debe incrementar la intensidad lumínica de todo el recorrido en las zonas donde existe insuficiente iluminación nocturna, especialmente en las vías, en el Parque San Juan de Dios y en la Plaza Vieja, donde son especialmente deficientes en los planos de circulación y en los desniveles.

Evitar los cambios bruscos de intensidad luminosa entre espacios contiguos. Se recomienda que el cambio de intensidad luminosa entre espacios adyacentes no exceda el rango de 100 a 300 lux.

Especialmente han de revisarse las zonas donde se produce deslumbramiento por la iluminación nocturna como ocurre en la Plaza de San Francisco. Para la definición de los niveles de iluminación en el espacio público y de las edificaciones y piezas relevantes se utilizará como referente el Plan de Luz diseñado para el Centro Histórico.

# Propuestas de Mantenimiento

## 13. RECONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTOS

Es necesaria la reconstrucción del pavimento en aquellos puntos o tramos de acera con discontinuidad debido a la falta o el mal estado del pavimento, se deberá proceder a la reconstrucción



del pavimento para generar una superficie continua, sin irregularidades o resaltes y que garantice la circulación de todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, especialmente para aquellas con necesidades especiales de movilidad.

#### 14. SUSTITUCIÓN O ELIMINACIÓN DE BOLARDOS

Los elementos de delimitación utilizados en la vía pública (bolardos de bola de fundición) responden a un diseño que se considera inadecuado por su difícil detección y por la manera en que obstaculizan la adecuada accesibilidad en los recorridos peatonales o la entrada de vehículos de socorro.

- Debe hacerse un análisis para el uso racional de estos elementos eliminando todos aquellos que resulten superfluos o mal ubicados.
- En el caso que sean imprescindibles, se propone su sustitución por elementos de alto contraste con el entorno y de una altura, de tal manera que permita su fácil detección.
- No deben presentar aristas vivas ni elementos enganchables (evitando los de tipo horquilla). Deben permanecer totalmente verticales y estables ya que cualquier inclinación dificulta su detección por personas ciegas y las que se orientan con bastón.
- La separación entre elementos contiguos de este tipo, debe permitir el paso de personas usuarias de sillas de ruedas.

#### 15. ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS POR LA VEGETACIÓN

La vegetación se podará cada cierto tiempo, especialmente la de las macetas en las calles, de tal

manera que se eliminen las ramas que sobresalgan y se hará el tratamiento adecuado de las raíces de los árboles para evitar que obstaculicen la libre circulación de los usuarios. De igual manera los alcorques levantados o hundidos deben nivelarse con respecto al nivel del pavimento

#### 16. ELIMINACIÓN DE VERTIMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS

Los residuos sólidos requieren de un tratamiento y control sistemático en lo que se refiere al número de contenedores, su localización y distribución en el territorio. Se debe apoyar y exigir la reorganización de los contenedores y su ubicación definitiva.

Deberán establecerse las medidas de control sistemático que eviten el derrame de residuos sólidos en los espacios públicos.

#### 17. ELIMINACIÓN DE ELEMENTOS DE REDES TÉCNICAS SALIENTES Y VERTIMIENTOS

Debe analizarse una solución general para reubicar las cabinas telefónicas y eléctricas, situadas en las aceras. De igual manera debe procederse con tuberías de desagüe, de agua o de gas que sobresalgan de los paramentos y del nivel del pavimento, o se encuentren en mal estado.

Eliminación de vertimientos y empozamientos de agua limpia o sucia, revisando y adecuando las instalaciones y el libre curso de los drenajes. Protección adecuada con tapas de los registros de todas las instalaciones (eléctricas, de agua, de gas, de alcantarillado). Nivelación de las rejillas de desagüe de tal manera que no provoquen resaltes. Adecuación de los registros y de las rejillas de drenaje de tal manera que las ranuras estén perpendiculares a la dirección de los recorridos.

◀ *Página anterior*  
*La buena accesibilidad puede pasar inadvertida para la mayoría de las personas, pero es perceptible por aquellos que poseen dificultades de movilidad o sensoriales. Lograr espacios libres de obstáculos, con pavimentos adecuados es objetivo de un plan de accesibilidad. Calle de Barcelona.*

*Página siguiente ▶  
Una gestión y  
control urbanos  
adecuados facilitan  
la accesibilidad en el  
entorno construido.  
Calle del centro de  
Madrid.*

## Propuestas de Gestión y Control

### 18. SEÑALIZACIÓN DE OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA

La protección de las zonas en obras se realizará con elementos estables y continuos, sin cantos vivos, resistentes al vuelco y fácilmente detectables. No es conveniente sustituir estas vallas por cuerdas, cintas, cables, mallas o similares, debido a su débil estabilidad y deficiente detección. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras y se protegerán con materiales seguros y de color contrastado en la altura susceptible de colisión con las personas.

Cuando el itinerario peatonal accesible discorra por debajo de un andamio, éste debe mantener las características en cuanto a ancho y altura libre de obstáculos, y sin desniveles o escalones sin rampa alternativa. Se recomienda disponer de una señalización luminosa de advertencia y se debería garantizar la iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras. Mientras no se esté trabajando en ellas, es conveniente cubrir las pequeñas zanjas con planchas de acero.

### 19. CONTROL Y ELIMINACIÓN DE ELEMENTOS COMERCIALES Y GASTRONÓMICOS EN EL ITINERARIO

Se propone el control de colocación de elementos comerciales y gastronómicos (mesas, sillas, toldos, sombrillas, macetas, delimitadores, atriles, y otros similares) sobre la vía pública para que se mantenga un ancho mínimo de paso libre de obstáculos y se garantice un itinerario accesible. Se deben eliminar elementos salientes en el

ámbito de la altura libre de paso en el itinerario accesible; también aquellos de difícil detección, ya sea por falta de contraste en el entorno o por lo inesperado de su situación, con el consiguiente riesgo de tropiezo o caída.

### 20. CONTROL Y ELIMINACIÓN DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS

Establecer las medidas preventivas y de control para evitar la invasión de sendas y aceras por vehículos estacionados o de servicio. Se deben cumplimentar de manera obligatoria los horarios establecidos para la circulación y servicio de carros cisternas de abasto de agua, recogida de desechos o en funciones de carga y descarga en los comercios.

### 21. CONTROL Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS EN RECORRIDOS PEATONALES, SENDAS Y ACERAS

Deben ser eliminados todos los elementos situados en el piso o salientes en las paredes, que hayan quedado como residuos de instalaciones o del mobiliario urbano y que constituyen obstáculos para la circulación segura de los peatones. Las aperturas de rejas y puertas hacia las aceras serán modificadas o eliminadas.

Sustituir, rediseñar o reubicar en lugares adecuados todos los elementos que impidan la circulación libre y autónoma de las personas: papeleras, jardineras, bancos, contenedores de residuos sólidos urbanos (RSU), cabinas telefónicas (ubicación y alturas), buzones postales históricos con alturas inadecuadas, entre otros.



**Cruce peatonal ▶**  
con elementos  
para supresión  
de desnivel acera-  
calzada y reducción  
de velocidad en carril  
bici, París.



**Plaza a nivel con ▶**  
ciclovía y corredor  
subterráneo. París.





© Eugenio J. Casanovas

◀ Cruce peatonal adaptado con vados, paso cebra y pavimento podotactil, París.



© Eugenio J. Casanovas

◀ Pacificación del tráfico rodado en calle plataforma única, con bolardos de delimitación y terrazas de bar, que garantizan la seguridad y accesibilidad, París.

Página siguiente ▶  
Plaza Vieja, una prioridad en los recorridos accesibles.





## 5. DETERMINACIÓN DE ESTRATEGIAS. PRIORIDADES

Una vez elaboradas las Propuestas de Actuación para el espacio público en el Centro Histórico, se definen las Estrategias para implementar una Ruta de la Accesibilidad en el sitio, que está estructurada en cinco Estrategias o cinco Rutas Accesibles, de tal manera que dichas actuaciones se puedan ejecutar en diferentes etapas y equilibrar los recursos y los costos que suponen estas intervenciones, y por otra parte minimizar las afectaciones que las acciones constructivas pueden provocar en el entorno. Todas las estrategias están dirigidas al espacio público y en ellas se incluyen el universo de propuestas consideradas para el Centro Histórico.

En el siguiente mapa están representadas de manera diferenciada dichas rutas.

Las cinco Rutas que componen la Ruta de la Accesibilidad:

- **Ruta de la Accesibilidad 1:** Parque de los Marineros-Plaza de Armas, Plaza Vieja y Plaza de San Francisco.
- **Ruta de la Accesibilidad 2:** Empedrado-Parque San Juan de Dios.
- **Ruta de la Accesibilidad 3:** Calle Obispo-Plazuela de Albear.
- **Ruta de la Accesibilidad 4:** Amargura-Teniente Rey-Plaza del Cristo.
- **Ruta de la Accesibilidad 5:** Plaza de la Catedral, O'Reilly-San Ignacio-Oficios.

*Las rutas definidas ▶ garantizarán una adecuada accesibilidad al espacio público e instalaciones culturales y de servicios más representativas del Centro Histórico.*





## 5.1 ESTRATEGIAS

### RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 1

ITINERARIO PARQUE LOS MARINOS-PLAZA DE ARMAS, PLAZA VIEJA Y PLAZA DE SAN FRANCISCO

- DERROTERO**
- Parque de los Marineros y calles adyacentes, cruce en la Avenida del Puerto
  - Plaza de Armas y calles perimetrales
  - Calle Obispo entre Tacón y Mercaderes
  - Mercaderes entre Obispo y Amargura
  - Amargura entre Mercaderes y San Ignacio
  - San Ignacio entre Amargura y Teniente Rey
  - Plaza Vieja y calles perimetrales
  - Teniente Rey entre Mercaderes y Oficios
  - Plaza de San Francisco, calles perimetrales y cruce en la Avenida del Puerto

Calle Amargura, ▶  
eje conector entre  
la Plaza de San  
Francisco y la Plaza  
del Cristo.



© Susana Pérez

**ACTUACIONES DE CARACTER ESTRUCTURAL**

1. Estructuración de las calles en favor de la peatonalización.

- 1.C Construcción de plataforma única (Mercaderes, Obispo, San Ignacio, Teniente Rey y Amargura) con excepción de los tramos de calles perimetrales a las plazas.

- 1.D Adaptación de sendas accesibles en las calles con supresión de desnivel acera-calzada (en casos que no sea posible la plataforma única).

2. Creación o colocación de elementos de sombra y reducción de deslumbramiento diurno.

3. Adaptación de accesos a edificios relevantes (accesos al Centro de Información, al Castillo de la Real Fuerza, y a las instalaciones públicas ubicadas alrededor de las plazas de Armas, Vieja y de San Francisco).

**ACTUACIONES DE DISEÑO URBANO**

4. Eliminación de vados de acceso a garajes.

5. Pavimentación de itinerario peatonal accesible (específicamente salvar desniveles en la calle Obispo entre las calles Baratillo y Oficios, manteniendo el perfil histórico como testigo arqueológico).

6. Incorporación de la señalización peatonal.

7. Dotación o adaptación de mobiliario urbano accesible.

8. Eliminación de elementos delimitadores de difícil detección.

9. Sustitución de elementos informativos de difícil detección.

10. Eliminación de desniveles en los recorridos peatonales. Específicamente salvar desniveles en los portales de la Plaza Vieja y sustitución de la senda peatonal –traza del antiguo mercado– y en las esquinas de acceso a la plaza.

11. Incorporación de cruce peatonal adaptado (en la Avenida San Pedro, frente a las dos paradas de autobús urbano y el Parque de los Marinos; y frente a la Plaza de San Francisco y al antiguo edificio de la Aduana).

12. Adecuación de la iluminación nocturna (específicamente elevar el nivel de iluminación en la Plaza Vieja y solucionar el deslumbramiento por la iluminación nocturna en la Plaza de San Francisco).

**ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO**

13. Reconstrucción de pavimentos.

14. Sustitución o eliminación de bolardos.

15. Eliminación de obstáculos por la vegetación.

17. Eliminación de elementos de redes técnicas salientes y vertimientos.

**ACTUACIONES DE GESTIÓN Y CONTROL**

18. Señalización de obras en la vía pública.

19. Control y eliminación de elementos comerciales y gastronómicos en el itinerario.

20. Control y eliminación de vehículos mal estacionados (en el Parque de los Marinos).

21. Control y eliminación de obstáculos en recorridos peatonales, sendas y aceras.

## RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 2

### ITINERARIO EMPEDRADO-PARQUE SAN JUAN DE DIOS

- DERROTERO**
- Calle Empedrado entre San Ignacio y Habana
  - Parque San Juan de Dios y calles perimetrales

*Calle Empedrado, ▶  
vía que conecta los  
parques de la Avenida  
del Puerto con la  
Plaza de la Catedral  
y el parque San Juan  
de Dios.*



© Susana Pérez

**ACTUACIONES DE CARACTER ESTRUCTURAL**

1. Estructuración de las calles en favor de la peatonalización.

- 1.A Instauración de calles de convivencia (Empedrado en el tramo comprendido entre las calles Cuba y Habana y los tramos de las calles Aguiar y San Juan de Dios perimetrales al parque, con excepción de la calle Habana).

- 1.B Instauración de calles peatonales (en el tramo de Empedrado entre San Ignacio y Cuba).

- 1.C Construcción de plataforma única (Empedrado, y las calles perimetrales del Parque San Juan de Dios, Aguiar). Incluir en la calle Empedrado paños con chinás pelonas a manera de testigos históricos.

2. Creación o colocación de elementos de sombra y reducción de deslumbramiento diurno (conservar los árboles del Parque San Juan de Dios).

3. Adaptación de accesos a edificios relevantes

**ACTUACIONES DE DISEÑO URBANO**

4. Eliminación de vados de acceso a garajes.

5. Pavimentación de itinerario peatonal accesible.

6. Incorporación de la señalización peatonal.

7. Dotación o adaptación de mobiliario urbano accesible.

8. Eliminación de elementos delimitadores de difícil detección.

9. Sustitución de elementos informativos de difícil detección.

10. Eliminación de desniveles en los recorridos peatonales (especialmente en el Parque San Juan de Dios).

12. Adecuación de la iluminación nocturna.

**ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO**

13. Reconstrucción de pavimentos.

14. Sustitución o eliminación de bolardos.

16. Eliminación de vertimiento de residuos sólidos (en el Parque San Juan de Dios).

17. Eliminación de elementos de redes técnicas salientes y vertimientos (gabinetes de telefonía y postes de señales de tránsito).

**ACTUACIONES DE GESTIÓN Y CONTROL**

18. Señalización de obras en la vía pública.

19. Control y eliminación de elementos comerciales y gastronómicos en el itinerario.

20. Control y eliminación de vehículos mal estacionados.

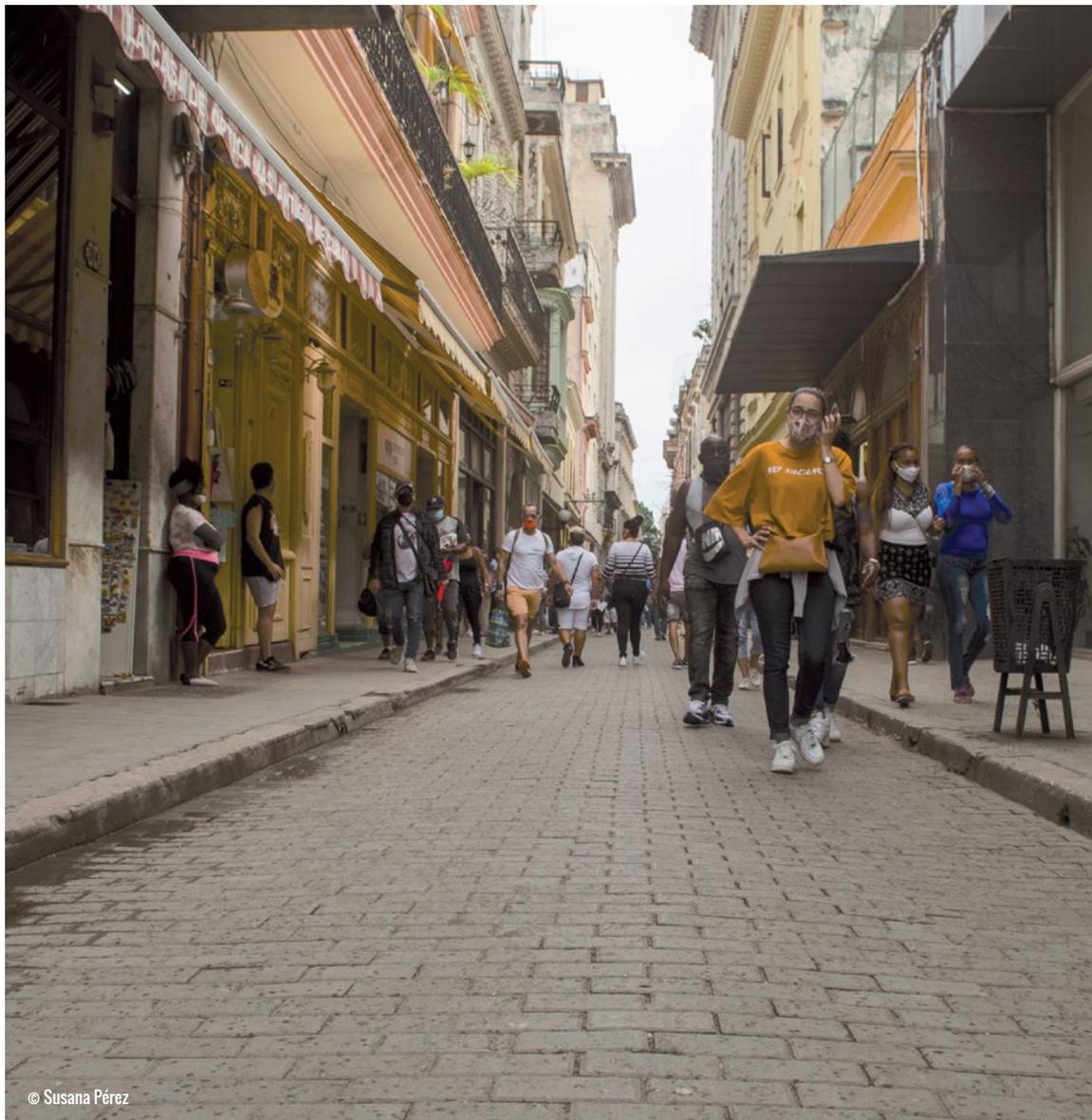
21. Control y eliminación de obstáculos en recorridos peatonales, sendas y aceras.

## RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 3

### ITINERARIO OBISPO-PLAZUELA DE ALBEAR

- 
- DERROTERO**
- Obispo entre Mercaderes y Bernaza
  - Plazuela de Albear (incluye cruce en la calle Monserrate)
- 

Calle Obispo, principal  
corredor comercial del  
Centro Histórico.



© Susana Pérez

### **ACTUACIONES DE CARACTER ESTRUCTURAL**

1. Estructuración de las calles en favor de la peatonalización.

- 1.C Construcción de plataforma única.

2. Creación o colocación de elementos de sombra y reducción de deslumbramiento diurno (especialmente en el parque Aguacate y la Plazuela de Albear).

3. Adaptación de accesos a edificios relevantes.

### **ACTUACIONES DE DISEÑO URBANO**

5. Pavimentación de itinerario peatonal accesible.

6. Incorporación de la señalización peatonal.

7. Dotación o adaptación de mobiliario urbano accesible.

8. Eliminación de elementos delimitadores de difícil detección.

9. Sustitución de elementos informativos de difícil detección.

10. Eliminación de desniveles en los recorridos peatonales (especialmente en la Plazuela de Albear).

11. Incorporación de cruce peatonal adaptado (en el cruce de la calle Monserrate).

12. Adecuación de la iluminación nocturna.

### **ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO**

13. Reconstrucción de pavimentos.

14. Sustitución o eliminación de bolardos.

16. Eliminación de vertimiento de residuos sólidos (en la Plazuela de Albear).

17. Eliminación de elementos de redes técnicas salientes y vertimientos.

### **ACTUACIONES DE GESTIÓN Y CONTROL**

18. Señalización de obras en la vía pública.

19. Control y eliminación de elementos comerciales y gastronómicos en el itinerario.

20. Control y eliminación de vehículos mal estacionados.

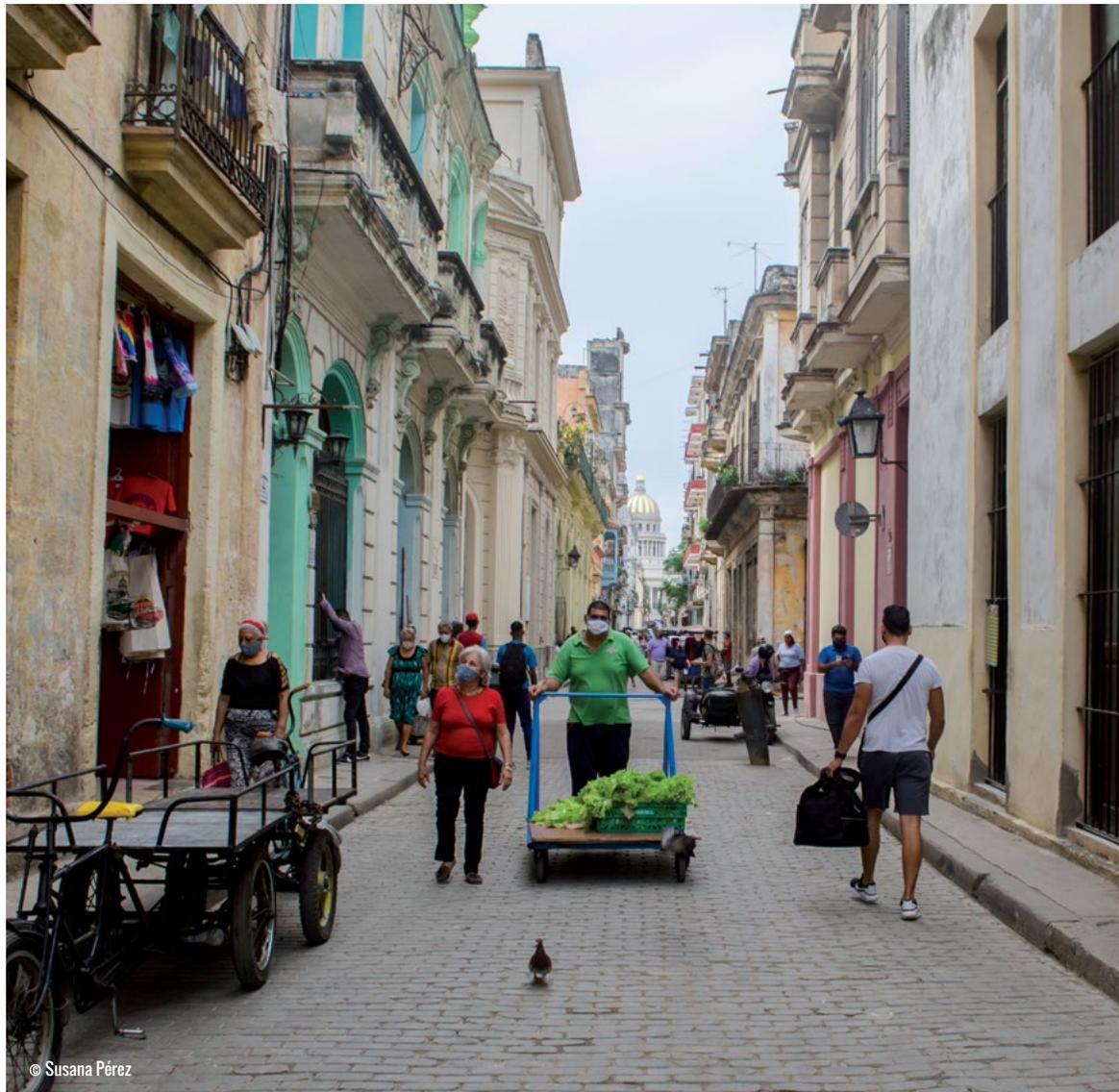
21. Control y eliminación de obstáculos en recorridos peatonales, sendas y aceras.

## RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 4

### ITINERARIO AMARGURA-TENIENTE REY-PLAZA DEL CRISTO

- DERROTERO**
- Amargura entre Mercaderes y Villegas
  - Teniente Rey entre Amargura y Villegas
  - Plaza del Cristo y calles perimetrales

Calle Teniente Rey, ▶  
eje conector entre  
la Plaza Vieja, la  
Plaza del Cristo y el  
Capitolio Nacional.



© Susana Pérez

**ACTUACIONES DE CARACTER ESTRUCTURAL**

1. Estructuración de las calles en favor de la peatonalización.

- 1.A Instauración de calles de convivencia (en las calles Teniente Rey y Amargura en los tramos comprendidos entre Cuba y Villegas).

- 1.B Instauración de calles peatonales (tramos comprendidos entre Cuba y San Ignacio).

- 1.C Construcción de plataforma única (en ambos ejes con excepción de los tramos alrededor de la Plaza del Cristo).

- 1.D Adaptación de sendas accesibles en las calles con supresión de desnivel acera-calzada (en casos que no sea posible la plataforma única).

2. Creación o colocación de elementos de sombra y reducción de deslumbramiento diurno .

3. Adaptación de accesos a edificios relevantes.

**ACTUACIONES DE DISEÑO URBANO**

4. Eliminación de vados de acceso a garajes.

5. Pavimentación de itinerario peatonal accesible.

6. Incorporación de la señalización peatonal.

7. Dotación o adaptación de mobiliario urbano accesible.

8. Eliminación de elementos delimitadores de difícil detección.

9. Sustitución de elementos informativos de difícil detección.

12. Adecuación de la iluminación nocturna.

**ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO**

13. Reconstrucción de pavimentos.

14. Sustitución o eliminación de bolardos.

16. Eliminación de vertimiento de residuos sólidos (en la Plazuela de Albear).

17. Eliminación de elementos de redes técnicas salientes y vertimientos.

**ACTUACIONES DE GESTIÓN Y CONTROL**

18. Señalización de obras en la vía pública.

19. Control y eliminación de elementos comerciales y gastronómicos en el itinerario.

20. Control y eliminación de vehículos mal estacionados.

21. Control y eliminación de obstáculos en recorridos peatonales, sendas y aceras.

## RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 5

ITINERARIO PLAZA DE LA CATEDRAL, O'REILLY-SAN IGNACIO-OFICIOS

### DERROTERO

- Plaza de la Catedral
- Callejón del Chorro
- O' Reilly entre Tacón y San Ignacio
- San Ignacio desde Callejón del Chorro y Amargura
- Mercaderes entre O'Reilly y Obispo
- Mercaderes entre Teniente Rey y Amargura
- Amargura entre Mercaderes y Oficios
- Oficios entre Amargura y Obispo

Calle San Ignacio, ▶  
eje conector entre las  
Plaza de la Catedral y  
la Plaza Vieja.



© Susana Pérez

**ACTUACIONES DE CARACTER ESTRUCTURAL**

1. Estructuración de las calles en favor de la peatonalización.

- 1.C Construcción de plataforma única (en las calles peatonales, excepto en la Plaza de la Catedral).

- 1.D Adaptación de sendas accesibles en las calles con supresión de desnivel acera-calzada (en casos que no sea posible la plataforma única).

2. Creación o colocación de elementos de sombra y reducción de deslumbramiento diurno.

3. Adaptación de accesos a edificios relevantes (solución alternativa de acceso a la Plaza de la Catedral).

**ACTUACIONES DE DISEÑO URBANO**

4. Eliminación de vados de acceso a garajes.

5. Pavimentación de itinerario peatonal accesible.

6. Incorporación de la señalización peatonal.

7. Dotación o adaptación de mobiliario urbano accesible.

8. Eliminación de elementos delimitadores de difícil detección.

9. Sustitución de elementos informativos de difícil detección.

12. Adecuación de la iluminación nocturna (fundamentalmente en la Plaza de la Catedral).

**ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO**

13. Reconstrucción de pavimentos.

14. Sustitución o eliminación de bolardos.

15. Eliminación de obstáculos por la vegetación.

17. Eliminación de elementos de redes técnicas salientes y vertimientos.

**ACTUACIONES DE GESTIÓN Y CONTROL**

18. Señalización de obras en la vía pública.

19. Control y eliminación de elementos comerciales y gastronómicos en el itinerario.

21. Control y eliminación de obstáculos en recorridos peatonales, sendas y aceras.

## 5.2 PRIORIDAD DE LAS ACTUACIONES

ETAPA	Año 1 2020	Año 2 2021	Año 3 2022	Año 4 2023	Año 5 2024
<b>RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 1</b> PARQUE DE LOS MARINOS-PLAZA DE ARMAS, PLAZA VIEJA Y PLAZA DE SAN FRANCISCO					
<b>RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 2</b> EMPEDRADO-PARQUE SAN JUAN DE DIOS					
<b>RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 3</b> CALLE OBISPO-PLAZUELA DE ALBEAR					
<b>RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 4</b> AMARGURA-TENIENTE REY-PLAZA DEL CRISTO					
<b>RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 5</b> PLAZA DE LA CATEDRAL, O' REILLY-SAN IGNACIO-OFIICIOS					

Página siguiente ►  
 Garantizar plena  
 autonomía a las  
 personas, con  
 movilidad segura y  
 acceso a las ofertas  
 urbanas, es un  
 principio universal.  
 La accesibilidad es un  
 derecho de todos.



## EDIFICACIONES PÚBLICAS RELEVANTES EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO

	CALLE	NÚMERO	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN
1	Aguiar	215	Policlínico Tomas Romay
2	Amargura	51	Agencia Bancaria
3	Amargura	56	Galería de Arte «Casa del Arzobispo»
4	Amargura	57-61	Teatro Retazos - Las Carolinas
5	Amargura	65	Oficina del Historiador - Casa de Arango y Parreño
6	Amargura	103	Hotel Raquel
7	Amargura	201	Centro Comunitario de Salud Mental
8	Baratillo	1	El Templete
9	Baratillo	19	Hotel Santa Isabel
10	Empedrado	151	Casa Museo Conde Lombillo
11	Empedrado	158	Catedral de La Habana
12	Empedrado	207	Restaurante Bodeguita del Medio
13	Empedrado	302	Agencia Bancaria
14	Inquisidor	351	Hotel Cueto
15	Lamparilla	2	Lonja del Comercio - Inmobiliaria
16	Lamparilla	4	Casa de Cambio CADECA
17	Lamparilla	12	Hogar Materno Infantil
18	Mercaderes	16	Liceo artístico y literario de La Habana. Casa Marqués de Arcos
19	Mercaderes	52	Aula Magna Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana
20	Mercaderes	111	Casa de Asia
21	Mercaderes	112	Maqueta de La Habana Vieja
22	Mercaderes	116	Plan Maestro
23	Mercaderes	152	Perfumería
24	Mercaderes		Parque Simón Bolívar
25	Mercaderes	157	Museo La Armería
26	Mercaderes	160	Casa Simón Bolívar
27	Mercaderes	162	Museo de los Bomberos
28	Mercaderes	202	Hotel Conde de Villanueva
29	Mercaderes		Parque Guayasamin
30	Mercaderes	209	Consultorio Médico
31	Mercaderes	213	Casa Aguilera - Museo de la Cerámica

	CALLE	NÚMERO	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN
32	Mercaderes	255	Museo del Chocolate
33	Mercaderes	309	Fototeca de Cuba
34	Mercaderes	311	Planetario
35	Muralla	101	Museo de los Naipes
36	Muralla	107	Galería de Arte
37	O'Reilly	1	Centro de Visitantes
38	O'Reilly	2	Castillo de La Fuerza
39	O'Reilly	4	Palacio del Segundo Cabo
40	O'Reilly	102	Agencia de Viaje San Cristóbal
41	Obispo	51	Jardín - Biblioteca Pública Rubén Martínez Villena
42	Obispo	59	Biblioteca Pública Rubén Martínez Villena
43	Obispo	61	Museo de Ciencias Naturales
44	Obispo	113	Museo de la Orfebrería
45	Obispo	119	Museo de la Pintura Mural
46	Obispo	155	Farmacia Taquechel
47	Obispo	160	Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana
48	Obispo	252	Hotel Florida
49	Obispo	257	Agencia Bancaria
50	Obispo	259	Librería Fayad Jamis
51	Obispo	260	Farmacia Johnson
52	Obispo	305	Museo Numismático
53	Obispo	310	Museo de los CDR
54	Obispo	351	Tele punto ETECSA
55	Obispo	352	Variedades Obispo ( <i>Ten Cent</i> )
56	Obispo	368	Casa de Cambio CADECA
57	Obispo		Parque de aguacate
58	Obispo	457-459	Centro Multiservicios ETECSA
59	Obispo	461	Escuela Primaria José Martí
60	Obispo	527	Librería La Moderna Poesía
61	Obispo	557	Restaurante El Floridita
62	Obrapía	116	Casa de México Benito Juárez
63	Oficios	8	Oficinas de Gestión Cultural

	CALLE	NÚMERO	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN
64	Oficios	13	Mezquita Addallah
65	Oficios	16	Casa de los Árabes
66	Oficios	53	Hotel Valencia
67	Oficios	152	Hotel San Felipe y Santiago
68	Oficios	162	Estudio Galería Carmen Montilla
69	Oficios	166	Estudio Galería Los Oficios
70	Oficios	201	Convento y Basílica Menor San Francisco de Asís
71	San Ignacio	54	Restaurante El Patio
72	San Ignacio	56	Galería de arte Víctor Manuel
73	San Ignacio	61	Museo de Arte Colonial
74	San Ignacio		Parque Lamparilla
75	San Ignacio	255	Residencia del Adulto Mayor
76	San Ignacio	303	Escuela Primaria Camilo Cienfuegos
77	San Ignacio	305	Museo del Automóvil
78	San Ignacio	309	Museo del Automóvil
79	San Ignacio	352	Centro de Desarrollo de las Artes Visuales
80	San Ignacio	358	Museo Casa de Valonia - Dir. Cooperación Internacional
81	San Ignacio	368	Cervecería Factoría Plaza Vieja
82	Teniente Rey	2	Banco Financiero Internacional
83	Teniente Rey	7	Hostal Brigidinas
84	Teniente Rey	8	Hotel Los Frailes
85	Teniente Rey	19	Cámara Oscura
86	Teniente Rey	56	Escuela Primaria Ángela Landa
87	Teniente Rey	159	Casa Prat Puig
88	Teniente Rey	253	Centro de Desarrollo Espacios Creativos
89	Teniente Rey	257	Escuela Primaria El Salvador
90	Teniente Rey	258	Farmacia comunitaria Sarrá
91	Teniente Rey	261	Farmacia La Reunión (Sarrá)
92	Teniente Rey	266	Panadería El León de Oro
93	Teniente Rey	462	Escuela Secundaria Básica Jorge Arturo Vilaboy
94	Villegas	308	Iglesia del Cristo

## DISPOSICIONES LEGALES SOBRE ACCESIBILIDAD EN CUBA<sup>1</sup>

ÁREA DE APLICACIÓN 1. ACCESIBILIDAD	
Normativa	Contenido de la norma
Norma Cubana NC-391-1:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA	Parte 1. Establece los conceptos e informaciones necesarias acerca de los términos, sus definiciones, símbolos, consecuencias de las limitaciones de las habilidades humanas y ayudas técnicas a considerar en toda la serie de la que forma parte.
Norma Cubana NC 391-2:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA	Parte 2. Establece los requisitos a cumplir en el diseño y ejecución de obras nuevas o de ampliación, reforma, adaptación, reconstrucción, remodelación o incluso mantenimiento y la conservación del urbanismo y de las edificaciones. Se aplicará de la forma más integral posible; por lo cual, las excepciones solo se aprobarán por la autoridad competente para los casos en que la argumentación así lo justifique. Esta Parte 2 dedicada al Urbanismo y las edificaciones es totalmente consecuente con la Parte 1, Elementos generales.
Norma Cubana NC 391-3:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico», de nov/2004 de Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA	Parte 3. Establece los preceptos y las regulaciones en materia de accesibilidad para las personas con limitaciones, movilidad o comunicación reducida en el campo de las comunicaciones, la señalización y la información.
Norma Cubana NC 391-4:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico». –Transportación de Pasajeros, de dic/2004 de Oficina Nacional de Normalización, adjunta al CITMA	Esta Norma Cubana no está concebida con fines de acondicionar todos los medios de transporte público para las personas con discapacidad y de movilidad reducida, sino de crear o mejorar gradualmente sus condiciones para facilitar el uso de los mismos a dichas personas. Establece para el caso de los miembros integrantes de las asociaciones de personas con discapacidad que hagan uso del transporte público de pasajeros, con un 50 % en la bonificación para el transporte urbano e interurbano a corta y media distancias en servicio corriente y regular y de segunda clase por ómnibus y ferrocarril, respectivamente. Aplica una bonificación del 50 % a las tarifas que correspondan en la transportación interurbana a largas distancias, en servicio especial y regular por ómnibus y especial y de primera clase por ferrocarril. Aplica una bonificación del 50 % a las tarifas que correspondan a la transportación marítima desde y hacia la Isla de la Juventud.

<sup>1</sup> Compilación realizada por el MSc. Francisco Volta. Se tomaron datos del sitio: <http://www.aclifim.sld.cu/Leyes/IndexLeyes.htm> que fueron actualizados con la normativa vigente.

<p>Instrucción No.14 de 19/06/06 de Unidad de Negocios Clientes, ETECSA</p>	<p>Establece el procedimiento para aplicar el aumento en los minutos de bonificación de tráfico local a los números telefónicos pertenecientes a las Asociaciones ACLIFIM, ANSOC y ANCI, así como a aquellos utilizados por sus afiliados, sean estos titulares o no de dichos servicios. Establece, además, los límites máximos de dichas bonificaciones en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 750 minutos para los servicios telefónicos pertenecientes a las asociaciones ACLIFIM, ANSOC y ANCI, así como los utilizados por sus afiliados que no ocupen cargos de dirección en estas instituciones.</li> <li>- 900 minutos para los servicios telefónicos que son utilizados por los dirigentes de estas asociaciones, sean estos titulares o no de dichos servicios, y que presenta, además, algún tipo de discapacidad severa.</li> </ul>
<p>Resolución No. 240/2005, del MI-TRANS</p>	<p>Establece los requisitos para facilitar el acceso y la transportación de personas con discapacidad y de movilidad reducida, en los diferentes medios de transporte público de pasajeros, así como en los servicios que se prestan en estaciones y agencias de pasaje. Se aplica a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ómnibus, coches ferroviarios (incluyendo coches motores) y embarcaciones marítimas destinadas al transporte público de pasajeros que se adapten, modifiquen, construyan, ensamblen o importen en el país.</li> <li>- Estaciones y agencias de pasaje.</li> </ul>
<p>Acuerdo No. 3297 de 29/5/1998, del CECM</p>	<p>Establece los plazos de ejecución y el por ciento de medios, instalaciones y capacidades factibles a adaptar, modificar, construir, ensamblar o importar que garanticen las condiciones de accesibilidad especificadas en la NC 391:2004 «Accesibilidad de las Personas al Medio Físico». Parte 4 –Transportación de Pasajeros, para el transporte público de pasajeros (ómnibus, ferrocarril, lacustre y marítimo) en el período 2006-2007.</p>
<p>Resolución No. 5/2000 del Instituto Nacional de la Vivienda</p>	<p>Establece que aproximadamente el 2 % de las viviendas rehabilitadas o de nueva construcción en cada provincia cumplan los requisitos establecidos en las normas de accesibilidad vigentes.</p>
<p>Instrucción Número 1/2000, del Instituto de Planificación Física</p>	<p>Establece que la eliminación de barreras arquitectónicas y en general el tema de la accesibilidad, deberán ser incorporados en los instrumentos de planeamiento en todos los planes.</p>

<p>Resolución No. 392/98, del MICONS</p>	<p>Establece los requisitos esenciales que deberán cumplir las obras de construcción que servirán de base para la elaboración de los reglamentos técnicos de dichas obras, así como aquellos relativos a materiales, productos, sistemas, instalaciones, equipos y medios auxiliares que son incorporados a ellas de forma permanente o temporal. Relaciona los requisitos, en términos de objetivos, pudiendo aplicarse a uno, algunos o al conjunto de ellos según el tipo de obra, en cualquier caso, los requisitos esenciales deberán cumplirse en un período de vida económicamente razonable que se establecerá para cada tipo de obra en los reglamentos específicos. Responsabiliza el cumplimiento de la presente Resolución a los inversionistas, diseñadores, constructores, suministradores y otras entidades participantes en la construcción.</p>
--	--

<b>ÁREA DE APLICACIÓN 2. SALUD</b>	
<b>Normativa</b>	<b>Contenido de la norma</b>
<p>Resolución Conjunta 1/1996, del MINSAP y el MITRANS</p>	<p>Establece el Servicio de Medibus, que consiste en la prestación del servicio público para la transportación de pacientes dentro de un municipio, entre un municipio y la cabecera provincial y entre provincias.</p>
<p>Resolución No. 52 de 22/3/94, del MINSAP</p>	<p>Pone en vigor las normas metodológicas de los servicios de peritaje médico-legal para los trabajadores y beneficiarios de la Seguridad Social</p>
<p>Resolución No. 93/ 1986, del MINSAP</p>	<p>Establece las disposiciones de obligatorio cumplimiento por las unidades pertenecientes al Sistema Nacional de Salud, para la concesión de prestaciones fijadas en el sistema de Seguridad Social.</p>
<p>Resolución No. 72/1989, del MINSAP</p>	<p>Crea en las unidades asistenciales las comisiones de peritaje médico para personas con discapacidad.</p>
<p>Resolución No. 283/14 de 16/06/14, del MINSAP</p>	<p>Aprueba el listado de las enfermedades profesionales y el procedimiento para la prevención, análisis y control de las mismas en el Sistema Nacional de Salud. Ver Página 558. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 29 de 17/06/2014.</p>
<p>Resolución No. 284/14 de 16/06/14, del MINSAP</p>	<p>Aprueba el listado de actividades que por sus características requieran la realización de exámenes médicos preempleo y periódicos especializados, para las actividades laborales en las que existan los riesgos higiénico-epidemiológicos. Ver página 562. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 29 de 17/06/2014.</p>

**ÁREA DE APLICACIÓN 3. EDUCACIÓN**

<b>Normativa</b>	<b>Contenido de la norma</b>
Circular Conjunta MES-MINED del 30/10/03	<p>Estipula un tratamiento diferenciado para los jóvenes con discapacidad que aspiren a continuar estudios en la educación superior. Establece que los estudiantes con discapacidad motora, visual o auditiva para acceder a la enseñanza superior deberán someterse a los exámenes de ingreso establecidos. Dispone que en el acto de realización de los exámenes de ingreso se brindará un tratamiento especial a los estudiantes que su discapacidad así lo requiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Individualizar los casos en un local de fácil acceso y con las condiciones adecuadas.- Para los ciegos, débiles visuales y casos con dificultades motoras graves, se destinarán profesores para la transcripción de las pruebas a partir del dictado de las respuestas. En el caso de los sordos la comunicación se establecerá a través del intérprete en lenguaje de señas y quedarán exceptuados del dictado de español.</li> <li>- Los ciegos y débiles visuales se eximirán de las preguntas de geometría en el examen de ingreso de Matemática.</li> <li>- Si la discapacidad del estudiante lo requiere se extenderá el tiempo de duración del examen. Los estudiantes deben tener presente sus posibilidades reales para llevar a cabo los estudios y el MINED es el responsable de brindarles la preparación adecuada de acuerdo con las exigencias de los exámenes y con la discapacidad física que presenten. Los jóvenes con discapacidad no competirán con el resto de los estudiantes que se presentan por prueba de ingreso o prueba de concurso, alcanzarán plaza en la enseñanza superior siempre que realicen las pruebas de ingreso reglamentarias y obtengan más de 30 puntos en cada una de ellas.</li> </ul>
Resolución No. 5/2017 de 20/01/17 MINED Procedimiento para el Ingreso de los menores a los internados y seminternados de la Educación Primaria	Modifica el apartado Segundo de la Resolución No. 238, de fecha 6 de junio de 1979, en lo concerniente al ingreso a los internados y seminternados de la Educación Primaria, a partir del procedimiento que aparece en esta Resolución del Ministerio de Educación. Ver Página 123. Gaceta Oficial. Extraordinaria No.7 de 10/02/2017.
Resolución No. 6/2017 de 20/01/17 MINED Unifica las regulaciones para el otorgamiento y permanencia de las niñas y los niños en los círculos infantiles	Dispone que el ingreso y permanencia de las niñas y los niños en los círculos infantiles y el tratamiento a las solicitudes de los que presentan necesidades educativas especiales se rijan por las «Normas y Procedimientos para el Otorgamiento de Matrícula en Círculos Infantiles», que se anexan a la presente Resolución y forman parte de esta. Que constituye requisito indispensable para el otorgamiento y la permanencia de matrícula en círculos infantiles que la madre sea trabajadora en activo, independientemente del sector de la economía donde labore y de su lugar de residencia. También pueden ser beneficiados los padres o tutores que cumplan igual condición, siempre que ejerzan la guarda y cuidado del menor. Ver Página 129.

<p>Resolución Conjunta No. 1/2017 de 20/01/17 del MFP-MINED</p>	<p>Dispone el tratamiento para el pago por los servicios que se brindan en los círculos infantiles y seminternados a las madres con dos (2) o más hijos, establecidos en la Resolución Conjunta del Presidente del Comité Estatal de Finanzas y el Ministro de Educación, de 25 de agosto de 1985, y en la Resolución No.16, de 22 de julio de 1994, del Ministro de Finanzas y Precios, respectivamente, según se describe a continuación:</p> <p>a) Para las madres con dos (2) niños: reducir en un 50 % la tarifa vigente para los dos.</p> <p>b) Para las madres con más de (2) niños: reducir en un 50 % la tarifa vigente para los dos (2) primeros, y eliminar el pago por estos servicios a partir del tercero.</p> <p>c) Para las madres con partos múltiples de más de (2) niños: exonerar del pago. Ver Página 142. Gaceta Oficial. Extraordinaria No.7 de 10/02/2017.</p>
<p>Resolución No. 26/2017 de 23/01/17 del MFP</p>	<p>Otorga una bonificación en el pago de las cuotas mensuales a cuenta del Impuesto sobre los Ingresos Personales a las trabajadoras por cuenta propia que tengan dos (2) o más hijos menores de diecisiete (17) años, consistente en la reducción en un cincuenta por ciento (50 %) de las referidas cuotas, teniendo en cuenta los ingresos económicos del núcleo familiar, según procedimiento establecido por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.</p> <p>Esta bonificación se aplica con relación a la cuota mínima o incrementada, con carácter general o individual, para la actividad que ejerza la trabajadora.</p> <p>Para las trabajadoras por cuenta propia que aportan por el Régimen General de Tributación, se les otorga una bonificación del cincuenta por ciento (50 %) del Impuesto sobre los Ingresos Personales, determinado según la Declaración Jurada en el proceso de liquidación del ejercicio fiscal, por los ingresos que se generan a partir del año 2017 y sobre los que se realizará la correspondiente Declaración Jurada en el año 2018.</p> <p>Ver Página 144. Gaceta Oficial. Extraordinaria No.7 de 10/02/2017.</p>

**ÁREA DE APLICACIÓN 4. EMPLEO**

Normativa	Contenido de la norma
<p>La Ley 116/2013 del 20/12/13 Código de Trabajo, tiene su Reglamento que es el Decreto No. 326/2014. Esta Ley derogó la Ley No. 49 de 28/12/84</p>	<p>La Ley No. 49, de fecha 28 de diciembre de 1984 fue el Código de Trabajo anterior que entró en vigor el 26 de julio de 1985. En virtud de la extinguida Ley 49, quedó regulada en su momento, la jornada reducida para los casos de invalidez parcial, la reubicación, calificación o recalificación de los trabajadores que no podían continuar su actividad habitual por haber sido declarados inválidos parciales, el incremento de la pensión en un 10 % cuando la invalidez fue originada por accidente de trabajo o enfermedad profesional y el incremento del 20 % sobre la cuantía de la pensión, por la misma causa, en el caso de invalidez.</p> <p>Con la Ley No.116 vigente, en su Artículo 2 se disponen los principios fundamentales que rigen el derecho de los trabajadores y sus familiares a la Seguridad Social, de la misma forma puntualiza esos derechos para las mujeres trabajadoras. Ver en los incisos h) e i). en el Artículo 7. Que señala que los trabajadores reciben protección mediante el Sistema de Seguridad Social, en casos de enfermedad, accidentes, maternidad, invalidez y vejez, si acontece el fallecimiento, reciben esa protección sus familiares, de conformidad con lo establecido en la Ley de Seguridad Social o en los regímenes especiales, según el caso.</p> <p>Esta Ley unifica en un solo instrumento jurídico varias regulaciones hasta ahora dispersas. Crea el estudio como una forma de empleo. Amplia los contratos de trabajo a domicilio y aprendizaje. Introduce el estudio con remuneración económica como nuevo concepto de empleo, concede derechos laborales y de seguridad social contenidos en la Legislación Vigente y flexibiliza el contrato por tiempo determinado.</p>
<p>Decreto No. 326/2014 de 12/06/14</p>	<p>Es el Reglamento de la Ley 116. El Decreto No. 326/2014 se establece a los fines de los procedimientos para hacer efectivos los derechos y deberes de los trabajadores y empleadores y deroga expresamente varias normativas en su Disposición Final Segunda. Quedan establecidos los sectores priorizados para la ubicación laboral como:</p> <p>a) jóvenes b) Mujeres c) Discapacitados d) Licenciados en Servicio Militar Activo. e) Egresados de establecimientos penitenciarios f) Personas con Sanciones Penales subsidiarias la privación de libertad y otras sin internamiento.</p> <p>Las Direcciones de Trabajo Territoriales tienen facultad para disponer la ubicación de estas personas en entidades seleccionadas. Este Decreto deroga expresamente, en forma total y parcial, varias disposiciones jurídicas en su Disposición Final Segunda y Tercera Página.516. Gaceta Oficial. Extraordinaria No.7 de 10/02/2017.</p>

## ÁREA DE APLICACIÓN 5. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Normativa	Contenido de la norma
Ley No. 13/77 Protección e Higiene del Trabajo fue derogada por la Ley 116/2013	<p>Constituyó un instrumento muy importante para prevenir discapacidades en los trabajadores. El tema de la Protección e Higiene del Trabajo quedó plasmado en la Ley No. 13 de 25 de diciembre de 1977 contando con un Reglamento General de la Ley de Protección e Higiene del Trabajo, que fue el Decreto No. 101 de 3 de marzo del 1982.</p> <p>El Decreto 101 fue expresamente derogado en la Disposición Final Segunda del Decreto 326/2014 y la Ley 13 a su vez, fue derogada por la Ley 116/2013 que regula en el Capítulo XI Seguridad y Salud en el Trabajo que incluye los artículos del 126 al 144. Se considera que el contenido de una parte importante de la legislación laboral vigente quedó compilado por estas normas que contiene especiales regulaciones aplicables a la protección e higiene del trabajo.</p>

## ÁREA DE APLICACIÓN 6. SEGURIDAD SOCIAL

Normativa	Contenido de la norma
Ley 105/08 de 27/12/08 Ley de Seguridad Social	<p>La Ley 116/2013 modificó esta Ley derogando sólo su artículo No. 7 inciso d). Esta Ley define el alcance y campo de aplicación del Sistema de Seguridad Social: Régimen de Seguridad Social y Régimen de Asistencia Social.</p> <p>La Ley 105 contiene las prestaciones en servicios, rehabilitación física, psíquica y laboral, las disposiciones sustantivas sobre la invalidez temporal, las disposiciones sustantivas sobre la invalidez total, las disposiciones comunes a la invalidez total y a la invalidez parcial y contiene las disposiciones relativas al régimen de Asistencia Social.</p>
Decreto 283 de 6/04/09 Reglamento de la Ley de Seguridad Social	Reglamento para la aplicación de la Ley 105/08 de Seguridad Social, establece los procedimientos para la concesión y tramitación de las prestaciones monetarias.

<p>Decreto Ley No. 339/2016 de 8/12/16 «De la Maternidad de la Trabajadora»</p>	<p>Este Decreto Ley concede derechos a la madre y al padre trabajadores del sector estatal, en lo que a cada cual corresponda, para propiciar la responsabilidad compartida con la familia en el cuidado y atención del hijo e hija menores de edad, en lo adelante menor. A estos fines:</p> <p>a) Asegura y facilita a la mujer trabajadora la atención médica durante el embarazo, el descanso pre y posnatal, la lactancia materna y, a ambos padres, el cuidado del menor; b) en caso de fallecimiento de la madre, establece una protección al padre trabajador u otro familiar trabajador de los determinados en el presente, a quien se encargue el cuidado del menor; y c) dispone un tratamiento diferenciado cuando el menor requiera de atenciones especiales.</p> <p>Los derechos contenidos en este Decreto Ley se originan por la condición de trabajadora de la madre. En las Disposiciones Finales se derogan las disposiciones jurídicas siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Decreto Ley No. 234, de 13 de agosto de 2003, «De la Maternidad de la Trabajadora».</li> <li>2. Decreto Ley No. 285, de 5 de septiembre de 2011, «Modificativo del Decreto Ley No. 234, «De la Maternidad de la Trabajadora».</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los artículos 84 y 85 del Decreto No. 326, de 12 de junio de 2014, «Reglamento del Código de Trabajo».</li> <li>2. Resolución No. 22, de 23 de octubre de 2003, del Ministro de Trabajo y Seguridad Instrucción No. 8, de 27 de septiembre de 2004, de la Viceministra Primera del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que pone en vigor las aclaraciones sobre la legislación de maternidad para su mejor aplicación. Ver Página 115 G.O.Ext-7 de 10/02/2017.</li> </ol>
<p>Decreto Ley No. 340/2016 de 8/12/16 «Modificativo de Régimen Especial de Seguridad social en cuanto a la Protección de la Maternidad»</p>	<p>Adiciona una Disposición Especial, que será la Quinta en los decretos leyes números 278, «Del régimen especial de seguridad social para los trabajadores por cuenta propia», de 30 de septiembre de 2010; y 298, «Del régimen especial de seguridad social para los usufructuarios de tierra», de 29 de agosto de 2012; la Cuarta en el Decreto Ley No. 306, «Del régimen especial de seguridad social de los socios de las cooperativas no agropecuarias», de 17 de noviembre de 2012; y la Segunda en el Decreto</p> <p>Ley No. 312, «Del régimen especial de seguridad social de los creadores, artistas, técnicos, personal de apoyo, así como de la protección especial a los trabajadores asalariados del sector», de 31 de julio de 2013, la que queda redactada, para todos los supuestos.</p> <p>Ver Página 122 G.O. Ext-7 de 10/02/2017</p>

**ÁREA DE APLICACIÓN 7. OCIO Y TIEMPO LIBRE**

<b>Normativa</b>	<b>Contenido de la norma</b>
<p>Resolución No. 16/2002 de 15/04/2002 del MTSS y MINCULT</p>	<p>Dispone la concesión de una licencia cultural retribuida para los artistas aficionados miembros de las Asociaciones de Personas con Discapacidad vinculados laboralmente que sean seleccionados para participar en los eventos que se realicen en coordinación con el Centro de Cultura Comunitaria del Ministerio de Cultura y sus estructuras provinciales.</p>
<p>Resolución No. 120 de 8/12/00 de MINCULT</p>	<p>Dicta determinadas medidas con el objetivo de contribuir a la participación de los miembros de las asociaciones de personas con discapacidad en las actividades culturales y promover la presencia de los mismos en las expresadas manifestaciones artísticas.</p> <p>Acuerda rebajar al 50 % el valor de las tarifas oficiales vigentes en moneda nacional, para la venta de entradas a las funciones de circo, música, danza, teatro y espectáculos.</p>
<p>Resolución No. 20/2006 de 21/3/06 del INDER</p>	<p>Autoriza la formación y superación de atletas y ex atletas con discapacidad física-motora, los que serán profesores de aquellos que presentan este tipo de discapacidad que estén interesados en matricular en Escuelas de Formación del Sistema de Enseñanza Deportiva, en los niveles medio y superior técnico, con la oportunidad de hacerlo a través de la adecuación y especialización del Plan de Estudio para cada tipo de discapacidad.</p> <p>Se exceptúa de este tratamiento a las personas con discapacidad intelectual que no estén aptos para asimilar los conocimientos necesarios que le permitan un desempeño como técnico o profesional.</p> <p>Los cursos de habilitados, EPEF, licenciatura u otros estudios en los que atletas o ex atletas con discapacidad estén interesados, se solicitarán por cada provincia al Departamento Nacional de Deportes para Discapacitados del INDER, quien autorizará los mismos, tramitando con la Dirección Nacional de Docencia y el Instituto Superior de Cultura Física las matrículas y las adecuaciones pertinentes al programa de estudio a los centros de formación correspondiente. Por su la Dirección de Docencia obrará de igual forma con las EPEF, para los casos de Curso de Formación de Técnicos Medios. La matrícula a su vez responderá a su historial deportivo y su vínculo con la actividad formadora.</p> <p>Se le eximirá de las pruebas de ingreso, practicándole solo un control médico y una entrevista a cada nueva matrícula. En el caso de los estudiantes atletas que provengan del 12 grado de un Preuniversitario no deportivo, se le aplicara lo establecido por el MES para los estudiantes con discapacidad.</p>

## FICHA PARA DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD. ESPACIO PÚBLICO

ÁREA DE ESTUDIO O DIRECCIÓN	CODIGO GIS	TIPO DE ESPACIO	Nº	SECCIÓN	U
			1		

*En el croquis en planta se señalan los elementos de interés sobre accesibilidad existentes, y deficiencias*

### CROQUIS EN PLANTA

ÁREA DE ESTUDIO	TIPO DE ESPACIO	TRAMO	ÁREA (M <sup>2</sup> )	CÓDIGO
				PL Ca Ac

### ORGANIZACIÓN FUNCIONAL (ASPECTOS CUALITATIVOS)

CÓDIGO	PARÁMETRO ANALIZABLE	RECOMENDADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES O DESCRIPCIÓN	EVALUADOR	
	Circulación Interior	Uso	__Público __Semipúblico __Privado			
		Longitud				
		Pendiente		Si__ No__ Valor:		
		Directriz		Recta __ Curva __ Continua: Si__ No__		
	Existencia de Mobiliario		Si__ No__			
	Obstáculos		Si__ No__			
	Desniveles		Si__ No__			
	Interferencias con otros usos		Si__ No__ __ Eventual __ Permanente			

Observaciones

## CONFORT LUMÍNICO

CÓDIGO	PARÁMETRO ANALIZABLE	RECOMENDADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES O DESCRIPCIÓN	EVALUADOR
	Existe Deslumbramiento		Si__ No __		
	Uniformidad Lumínica		Si__ No __		
	Reflexión indeseable en el campo visual del usuario		Si__ No __		
	Ayuda la iluminación a la orientación		Si__ No __		
	Nivel de iluminación		Valor:		
	Plano de desplazamiento iluminado		Si__ No __		

Observaciones

## ELEMENTOS INTERIORES

CÓDIGO	PARÁMETRO ANALIZABLE		RECOMENDADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES O DESCRIPCIÓN	EVALUADOR
	Ancho de circulación_____	Dimensión mínima (m)		Valor: _____		
	Longitud (m)			L=		
	Pavimento	Contraste de color		Si__ No __		
		Contraste de textura		Si__ No __		
		Firmeza		Si__ No __		
		Resaltes		Si__ No __		
	Desniveles en el recorrido			Si__ No __ h.=		
	Alturas de desnivel en sendero peatonal			h. min. _____ h. max. _____		
	Gradas o escaleras			Si__ No __ h.=		
	Pasamanos			Si__ No __		

Observaciones

## ACCESORIOS

CÓDIGO	PARÁMETRO ANALIZABLE		RECOMENDADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES O DESCRIPCIÓN	EVALUADOR
	Luminarias	Altura libre (m)		H:		
		Luces en peldaños		Si__ No __		
	Señalética	Recorrido		Si__ No __		
		Piso		Si__ No __		
		Cartel informativo		Si__ No __		
		Especializada		Si__ No __		

### Observaciones

## MOBILIARIO

CÓDIGO	PARÁMETRO ANALIZABLE	RECOMENDADO	SITUACIÓN ACTUAL	OBSERVACIONES O DESCRIPCIÓN	EVALUADOR
	Papeleras	Altura de boca o mecanismos		h=	
	Buzones de correo	Altura de boca o mecanismos		h=	
	Máwedora	Altura de boca o mecanismos		h=	
	Contenedores RSU	Altura de boca o mecanismos		h=	
	Bebederos	Altura de boca o mecanismos		h=	
		De fácil uso		Si__ No __	
	Bancos y asientos públicos	Altura de asiento		h=	
		Altura reposabrazos		h=	
		Profundidad de asiento		h=	
		Respaldo		Si__ No __ Ancho:	
	Cabinas telefónicas	Altura libre bajo repisa		h=	
		Ancho de cabina		a=	
		Fondo de Cabina		f=	
	Mobiliario de Atención al público	Altura de mostrador		h=	
		Acercamiento frontal: ancho		a=	
		Acercamiento frontal: espacio libre interior		b=	
	Rejillas y Registros	Enrasados		Si__ No __	
		Diámetro de Obertura		d=	
		Barras en sentido transversal a la marcha		Si__ No __	
		Evitan que el agua invada el itinerario		Si__ No __	
	Elementos de Jardinería	Separación con bordillo de altura		Si__ No __ h=	
		Separación con pavimento diferenciado		Si__ No __	

Observaciones

## ENTIDADES Y EXPERTOS PARTICIPANTES EN EL PROCESO DE CONSULTA

Comisión Provincial de Monumentos	Dra. Arq. Vilma Rodríguez Tápanes Arq. Adriana Galup Martínez
Comisión Nacional de Monumentos	Dra. Arq. Ángela Rojas Dra. Arq. Gina Rey
Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría	Dra. Arq. Joiselén Cazanave Masías Dr. Carlos García Pleyán
Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana	Dr. Félix Julio Alfonso López
Oficina del Historiador de la Ciudad (OHCH)	Arq. Perla Rosales Aguirreureta
Dirección de Cooperación Internacional - OHCH	Lic. Nelys García Blanco MSc. Ingrid Alonso Esquivel
Restaura. Empresa de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo - OHCH	Arq. Tatiana Fernández de los Santos MSc. René Gutiérrez Maidata Arq. Orlando Inclán Castañeda
Dirección de Informática y Comunicaciones - OHCH	MSc. Eritk Guerra Figueredo
Dirección de Patrimonio Cultural - OHCH	Dr. Michael González Sánchez
Museo Castillo de la Real Fuerza, Arqueología - OHCH	Lic. Antonio Quevedo Herrero
Dirección de Programación Cultural - OHCH	MSc. Katia Cárdenas Jiménez
Dirección de Inmuebles, Control Urbano y Vivienda - OHCH	MSc. Pablo Fonet Gil
Unidad Presupuestada de Inversiones - OHCH	Arq. Johanna Aedo Gutiérrez Ing. Jesús Ramírez Mirabal Ing. Roberto Gallardo Arq. Yaumara Fernández Ing. María Isabel Martínez Arq. Norma Pérez Trujillo
Agencia de Viajes San Cristóbal	Lic. Orlando Ramos Blanco MSc. Claudia Rodríguez Zamora
Plan Maestro - OHCH	Lic. Daniel Castellanos Curi
Sociedad Civil Patrimonio, Comunidad y Medioambiente	Dra. Martha Oneida Pérez Cortés
Centro de Atención al Adulto Mayor Convento de Belén	Lic. Esther Ruiz Bofill

# Fuentes consultadas

Agencia de Ecología Urbana, Ayuntamiento de Barcelona; Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: Plan de Acción para la articulación de los instrumentos de planificación y gestión del Centro Histórico con los conceptos del Urbanismo Ecosistémico. Barcelona, (Inédito), La Habana, 2018.

Alonso, Fernando, Albert Roca, Mariano Calle, Marta García y otros: Libro Verde. Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Instituto Universitario de Estudios Europeos, Universidad Autónoma de Barcelona, España, 2002.

Alonso López, Fernando: La unión hace la fuerza: Accesibilidad al patrimonio histórico y cultural. MinusVal, 166, <http://sid.usal.es/idocs/F8/8.2.1.2-139/166/166observatorio.pdf>, 2007, pp. 37-39.

Álvarez, Eduardo y Verónica Camisao: Guía Operativa de Accesibilidad de Proyectos de desarrollo urbano, BID.

BA. Barreras Arquitectónicas. <http://www.mldm.es/BA/00.shtml>, (Consultado: 13 de enero de 2020).

Boudeguer, Andrea, Pamela Pretz y Patricia Squella: Manual de Accesibilidad Universal, Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella ARQ, Chile, 2010.

Casanovas, Eugenio, Clara Fernández y otros: Los espacios públicos, una nueva mirada. Centro histórico de La Habana, (Inédito), TECNALIA, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2020.

Cazanave Macías, Joiselén: Pautas metodológicas para el diseño de espacios de intercambio social accesible por adultos mayores, Tesis de Doctorado, Facultad de Arquitectura, CUJAE, Ciudad de la Habana, 2007.

Decálogo de buenas prácticas de Accesibilidad Turística, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, MHI-Turismo, España, 2015.

Dirección General de Mayores y Discapacidad, Agencia Asturiana para la Discapacidad, Plan Autonómico de Accesibilidad. 2011/2012, Gobiernu del Principau D'Asturies, Consejería de Bienestar Social y Vivienda, 2011.

Duncan, Skye: Global Street Design Guide, NACTO Designing Cities Conference, Austin, October, 2015.

Egea, Carlos y Alicia Sarabia: Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad. [www.discapnet.es](http://www.discapnet.es), Boletín del Real Patronato sobre Discapacidad, N.º. 50, 2001, pp. 15-30. (Consultado: 17 de diciembre de 2019).

Galán, Jesús, Fefa Álvarez, Pedro López, José Borau y otros: Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo. Fundación ONCE, Fundación COAM, Madrid, 2011.

Gehl, Jan: Ciudades para la gente, Ediciones Infinito, ONU Habitat, 2004.

Gerardo Villares, M. Cruz Blanco, Abelardo Montero, Oscar Redondo y otros: Manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados del Ayuntamiento de Madrid, Dirección General del Espacio Urbano, Obras e Infraestructuras, Ayuntamiento de Madrid, MONTEABARIA S.L., 2016.

Global Designing Cities Initiative, National Association of City Transportation Officials –NACTO: Global Street Design Guid, [s.a.].

Mace, Ron: Accessible, Adaptable and Universal Design, Fact Sheet N.º 6. NC State University, Center for Universal Design. North Carolina State University, 1990.

Martin, Concepción, Javier Montalbán, José A. Orduño, Pedro Oya y otros: Guía de Buenas prácticas empresariales en Accesibilidad. AESPLA, España, 2015.

Oficina del Historiador de La Habana y LABEIN-TECNALIA: Guía de Accesibilidad para La Habana Vieja, Cuba, 2009.

Oficina Nacional de Estadísticas e Información (ONEI): Censo de Población y Viviendas 2012. Centro Histórico de La Habana Vieja y Malecón Tradicional. La Habana, Lusaka Panamá S.A, 2015.

Organización de las Naciones Unidas, Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, Nueva York - Ginebra, 2008, <http://www.un.org/disabilities>.

Organización Mundial de la Salud (OMS): Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF). Ed. MTAS – IMSERSO, 2001.

Plan Maestro, Oficina del Historiador de La Ciudad de La Habana: Implementación del PEDI 2030: aplicación de los principios del Urbanismo Ecosistémico en el Centro Histórico de La Habana, (Inédito), 2019.

Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: Plan Especial de Desarrollo Integral - PEDI 2020, Documento de trabajo, (Inédito), La Habana, 2015.

Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: Plan Especial de Desarrollo Integral - PEDI 2030, Editorial Boloña, La Habana, 2016.

Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de la Habana y UNESCO: Una Experiencia Singular: Valoraciones sobre el modelo de gestión integral de la Habana Vieja, Patrimonio de la Humanidad, Ed. Boloña, España, 2006.

UNESCO. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, París, <http://www.unesco.org>, 1972.

Yuliem Fernández e Ibelice Carraceo: Estudio de accesibilidad en espacios urbanos contenidos en Rutas Características del Centro Histórico de La Habana Vieja. Pautas de Diseño. Tesis de Diploma, Facultad de Arquitectura, CUJAE, Ciudad de La Habana, 2010.

#### **Normas cubanas de accesibilidad:**

NC 391-1: 2004 Accesibilidad de las personas al medio físico. Elementos Generales.

NC 391-2: 2004 Accesibilidad de las personas al medio físico. Urbanismo y Edificaciones.

NC 391-3: 2004 Accesibilidad de las personas al medio físico. Comunicaciones, Señalización e Información.

NC 391-4: 2004 Accesibilidad de las personas al medio físico. Transportación de pasajeros.

#### **Normas UNE**

UNE 170001-1:2001 Accesibilidad global. Criterios para facilitar la accesibilidad al entorno. Parte 1: requisitos DALCO.

UNE 170001-2:2001 Accesibilidad global. Criterios para facilitar la accesibilidad al entorno. Parte 2: sistema de gestión de la accesibilidad global.

UNE 41500 IN Accesibilidad en la edificación y el urbanismo. Criterios generales de diseño.

UNE 41510 Accesibilidad en el urbanismo.

UNE 41520 Accesibilidad en la edificación. Espacios de comunicación horizontal.

UNE 41523 Accesibilidad en la edificación. Espacios higiénico-sanitarios.

UNE-EN 12182 Requisitos generales y métodos de ensayos de las ayudas técnicas para personas con discapacidad.

UNE-EN-ISO 9999:1999 Ayudas técnicas para personas con discapacidad.

Clasificación (ISO 9999:1998). UNE-EN-ISO 9999:2002 Clasificación de ayudas técnicas.

#### **Normas ISO en el ámbito de la Accesibilidad:**

ISO 7000:2004 Graphical symbols for use on equipment-Index and synopsis.

ISO 7193 Sillas de ruedas. Dimensiones totales máximas.

**Accesibilidad:** Atributo que debe tener un entorno, proceso, producto o servicio para ser utilizado en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad. Se relaciona con tres formas básicas de actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión sujetas a limitación cuando existen como consecuencia de barreras. También se utiliza el concepto de Accesibilidad Universal para reforzar el carácter integral del término, que demanda que todas las personas, más allá de sus características físicas o sociales puedan disfrutar y participar de los entornos, productos y servicios de la naturaleza y de la ciudad.

**Aceras:** Zona o espacio de la vía pública comprendida entre los paramentos verticales o fachadas de los edificios y la calzada o calle, cuya función esencial es el paso de las personas. Conforman los itinerarios peatonales.

**Adoquín:** Piedra labrada en forma de prisma rectangular comúnmente usado en la pavimentación de calles. Existe una variante artificial conformada con hormigón.

**Ajuste razonable:** Medida de adecuación del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que facilita, de forma eficaz y práctica, la accesibilidad o participación de estas personas en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos, sin que suponga una carga desproporcionada. Se conoce también como adaptación razonable.

**Alcorque:** Agujero en el pavimento que se practica alrededor del tronco de un árbol para retener el agua de lluvia o de riego y fertilizantes, y evita que se esparzan sin ser aprovechados por la planta. Por extensión se denomina a la rejilla de protección que se coloca sobre el mismo. Se conoce también como cajete.

**Audioguía (Descripción por audio):** Narración verbal que transmite totalmente los aspectos visuales de una presentación o realización.

**Ayuda técnica:** Todos aquellos productos, instrumentos, equipos o sistemas técnicos especiales destinados a las personas con discapacidades, que les sirven para prevenir, compensar, mitigar o neu-

tralizar sus incapacidades. También se les conoce con el nombre de “dispositivos de asistencia” o “tecnología de apoyo”.

**Baranda:** Componente lateral de una escalera o rampa que sirve de guía, balance y apoyo. Se conoce también como barandilla o pasamanos.

**Barrera:** Impedimento, traba u obstáculo que limita o impide el acceso, utilización, disfrute, interacción y comprensión de manera cómoda y segura de un entorno, producto y servicio. Con frecuencia sólo se identifica como elemento físico de la edificación o del espacio público que impide o dificulta el paso de personas con problemas de movilidad, el que se reconoce como barrera arquitectónica. El concepto de barrera es más amplio, existen además las barreras urbanísticas, del transporte, de la comunicación, de la información, entre otros. Tiene expresiones muy diversas vinculadas con las posibilidades físicas, comunicativas o cognitivas de cada individuo.

**Bolardos:** Elemento vertical del mobiliario urbano, generalmente metálico, de piedra u hormigón, que se utiliza para impedir el paso de vehículos.

**Bucle magnético:** Sistema de sonido que transforma la señal de audio que normalmente se recibe en un campo magnético captado por audífonos especiales. El sonido que se percibe es limpio, libre de reverberaciones y ruido ambiente, nítido e inteligible y con un volumen adecuado.

**Calzada:** Parte de la calle o de la vía, ubicada entre dos aceras, destinada a la circulación de vehículos. Puede contener uno o más carriles de circulación.

**Calle de convivencia:** Donde coexisten en armonía el tránsito de peatones y de vehículos ligeros en el mismo espacio donde se restringe la velocidad de circulación vehicular hasta 10 km/h. Comúnmente se asocia al concepto de calle de plataforma única.

**Contraste:** percepción de una imagen u objeto mediante una diferencia visual entre varios elementos en edificios, carteles u otros medios, por referencia a sus valores de reflectancia de la luz (LRV) como el factor más relevante. Se conoce como contraste visual o cromático.

**Cruce peatonal:** Paso a nivel de calle que se utiliza para salvar la distancia entre aceras opuestas de una vía pública, señalizado a veces con pintura en el pavimento (paso cebra). Permite el tráfico fluido y la máxima seguridad de las personas al cruzar una calle, en ocasiones provisto de vados. Se conoce también como paso peatonal.

**Deficiencia:** Anomalía o pérdida de una estructura corporal o de una función fisiológica, incluyendo las funciones mentales. Como «anomalía» se hace referencia, estrictamente, a una desviación significativa respecto a la norma estadística establecida (ej: la desviación respecto a la media de la población obtenida a partir de normas de evaluación estandarizadas) y sólo debe usarse en ese sentido.

**Dependencia:** Estado en el cual las personas, debido a una pérdida física, psíquica o de su autonomía intelectual, necesitan asistencia o ayuda para manejarse en las actividades diarias.

**Discapacidad:** Término genérico que incluye déficits, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Indica los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una «condición de salud») y sus factores contextuales (factores ambientales y personales).

**Discapacitado:** Persona que tiene un desempeño más bajo en alguna de las capacidades humanas. Puede ser temporal o permanente y la causa puede ser congénita, por enfermedad, por lesión o herida o por el proceso natural de envejecimiento. Se dice también a la persona con discapacidad o con limitaciones en sus actividades.

**Diseño para Todos:** Cuando desde el origen se conciben o proyectan entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, independientemente de sus capacidades.

**Entorno construido:** Diseñado, encargado, construido y dirigido para el uso de las personas e incluye el entorno externo e interno y cualquier elemento, componente o accesorio fijo como parte de dicho espacio.

**Entrada:** Apertura o vano que permite acceder a un edificio. Se conoce también como entrada principal.

**Ergonomía:** Estudio de los puestos de trabajo, mobiliario y útiles usados por el hombre en función de las dimensiones del cuerpo humano y sus características psicológicas con el fin de evitar problemas de salud y de aumentar la eficiencia y el confort.

**Escalón:** Distancia vertical entre dos superficies horizontales consecutivas de una escalera (huellas o peldaños, descansos, desembarcos). En arquitectura es equivalente a contrahuella.

**Igualdad de oportunidades:** Referida a la discapacidad, se entiende como la ausencia de discriminación, directa o indirecta, por dicha causa y la adopción de medidas de acción positivas orientadas a evitar o compensar las desventajas de una persona discapacitada para participar plenamente en la vida política, económica, cultural y social.

**Itinerario peatonal:** Recorrido destinado al tránsito de peatones y que permite el paso por el espacio público y el acceso a instalaciones, servicios y mobiliario urbano. Se conoce en ocasiones como senda.

**Mobiliario urbano:** Comprende el conjunto de objetos existentes en las vías y espacios libres públicos, superpuestos o adosados a los elementos de la urbanización o la edificación, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales en ellos. Se reconocen como tales: bancos, cabinas telefónicas, papeleras, marquesinas, toldos, parasoles, kioscos, bolardos, semáforos u otros de naturaleza análoga.

**Movilidad:** Capacidad de desplazamiento del individuo en el medio que le rodea. Depende de la interacción entre factores propios de cada individuo, como habilidades y destrezas motoras, capacidad cognoscitiva y senso perceptiva, estado de salud y autoconfianza; y los recursos ambientales y personales externos (los meramente físicos o arquitectónicos y los vinculados a actitudes familiares y sociales).

**Pavimento podotáctil:** Banda superficial de pavimento con contraste táctil que facilita a una persona con discapacidad visual con bastón, la identificación a través de los sentidos táctiles, de una ruta específica o de la presencia de un peligro. Se reconoce también como indicadores táctiles para superficie de aceras (TWSI).

**Pendiente:** Línea imaginaria que toca los bordes de cada peldaño de una rama de escalera o rampa en la línea de tránsito. Se conoce también como línea de pendiente.

**Pictograma:** Dibujo o signo gráfico que representa de manera figurativa un objeto real o un concepto, de manera sencilla y fácil comprensión.

**Plataforma única:** Calle donde la circulación vehicular y el tránsito peatonal se producen en el mismo plano, sin existir diferencia de nivel entre las aceras y la calzada. Permite la circulación vehicular, de ciclos y peatonal. La circulación se organiza mediante cambios de textura y color de los pavimentos, colocación de mobiliario o vegetación, etc. Es conocida también como calle de cota cero.

**Rampa:** Plano inclinado o en pendiente que hace posible pasar de un nivel a otro sin obstáculos.

**Registro:** Cajuela empotrada con tapa o cubierta que permite examinar, conservar o reparar las redes técnicas ocultas en un muro, o soterradas bajo el pavimento.

**Rejillas:** Emparrillado o entramado de barras metálicas que se suele disponer en los registros de aireación o sumideros de las alcantarillas y otras redes soterradas.

**Saltillo:** Pequeño desnivel en pavimentos, generalmente ocasionados por diferencias de nivelación entre losas, adoquines o piedras.

**Senda:** Ver itinerario peatonal.

**Señalética:** Señalización correspondiente a un sistema de comunicación visual sintetizado en un conjunto de símbolos o señales que cumplen la función de guiar, orientar, o comunicar a las personas en el espacio.

**Supresión de barreras:** Se refiere exclusivamente a aquello que había sido concebido con barreras al inicio y es preciso posteriormente, adaptar o modificar, lo que no garantiza una solución óptima, o duradera, ni una consideración global de las necesidades de accesibilidad.

**Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC):** Conjunto de herramientas, habitualmente de naturaleza electrónica, utilizadas para la recogida, almacenamiento, tratamiento, difusión y transmisión de la información. Se incluyen como tales los medios y recursos de las telecomunicaciones, la informática, los medios

audiovisuales y las redes, entre otros. Los más conocidos son: hipertextos, multimedia, Internet, realidad virtual, etcétera.

**Terraza (de bar):** Espacio exterior al aire libre que sirve de prolongación externa de un servicio gastronómico (bar, restaurante). Se desarrolla en el espacio libre de una calle o plaza y contiene mobiliario urbano como mesas, sillas y otros elementos de protección o auxiliares.

**Vado:** Plano inclinado en aceras o sendas que permite salvar el desnivel entre la calzada y la acera peatonal (rampa en aceras o sendas). Facilita el movimiento peatonal y también el acceso de vehículos a garajes y parques.

**Vida independiente:** Forma de vida en la cual cada persona ejerce el poder de decisión sobre su propia existencia y participa activamente en la vida de su comunidad, conforme al derecho y al libre desarrollo de su personalidad.



7	<b>PRESENTACIÓN</b>
9	<b>INTRODUCCIÓN</b>
11	<b>Objetivo General del Plan</b>
12	<b>1. MARCO CONCEPTUAL</b>
14	<b>ACCESIBILIDAD</b>
14	Accesibilidad y accesibilidad universal
15	Necesidad de la accesibilidad. Pensar en la diversidad
15	Barreras
16	Diversidad funcional y barreras asociadas
17	Beneficio de un entorno accesible
17	<b>EL DISEÑO UNIVERSAL O DISEÑO PARA TODOS</b>
19	<b>ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO</b>
20	<b>LA ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO ECOSISTÉMICO: HACIA UNA CIUDAD INCLUSIVA</b>
24	<b>2. ACCESIBILIDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO</b>
27	<b>ANTECEDENTES</b>
29	<b>ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN</b>
32	<b>DISPOSICIONES LEGISLATIVAS DE INTERÉS PARA LA ACCESIBILIDAD EN CUBA</b>
37	2.1 Análisis de la situación de la accesibilidad
37	2.1.1 Análisis funcional
44	2.1.2 Análisis tipológico
50	2.1.3 Análisis sectorial
57	2.2 Síntesis del diagnóstico
57	2.2.1 Problemas estructurales
60	2.2.2 Problemas de diseño urbano
62	2.2.3 Problemas de mantenimiento y conservación
63	2.2.4 Problemas de control y concientización

<b>64</b>	<b>3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN</b>
67	3.1 REGULATORIAS Y NORMATIVAS
68	3.2 ESPACIOS PÚBLICOS
70	3.3 COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN
71	3.4 EDIFICACIÓN Y VIVIENDA
73	3.5 CULTURA Y TURISMO
75	3.6 SENSIBILIZACIÓN Y FORMACIÓN
<b>78</b>	<b>4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN</b>
80	PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS
80	PROPUESTAS DE CARÁCTER ESTRUCTURAL
82	PROPUESTAS DE DISEÑO URBANO
87	PROPUESTAS DE MANTENIMIENTO
90	PROPUESTAS DE GESTIÓN Y CONTROL
<b>94</b>	<b>5. DETERMINACIÓN DE ESTRATEGIAS. PRIORIDADES</b>
98	5.1 ESTRATEGIAS
98	RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 1: Itinerario Parque Los Marinos - Plaza de Armas, Plaza Vieja y Plaza de San Francisco
100	RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 2. Itinerario Empedrado - Parque San Juan de Dios
102	RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 3. Itinerario Calle Obispo - Plazuela de Albear
104	RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 4. Itinerario Amargura - Teniente Rey - Plaza del Cristo
106	RUTA DE LA ACCESIBILIDAD 5. Itinerario Plaza de la Catedral, O'Reilly - San Ignacio - Oficinas
108	5.2 PRIORIDAD DE LAS ACTUACIONES
110	Anexos
128	Fuentes consultadas
130	Glosario



ISBN: 978-959-294-240-0



9 789592 942400

