



4.2. APTITUD URBANA

Como condición previa para la formulación de la propuesta general del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chinchero es fundamental el Estudio de Aptitud Urbana Integral, el mismo que busca caracterizar, clasificar, especializar y evaluar integralmente la ciudad de Chinchero, a partir de sus cinco componentes: lo Ambiental, lo Social, lo Económico, las Actividades Urbanas y el Movimiento Urbano, para obtener como resultado final la “radiografía actual” de la ciudad.

Tiene como objetivo realizar un análisis integral de la situación actual de las diferentes partes de la ciudad, a partir de la identificación del comportamiento urbano y socioeconómico, basado en los diagnósticos sectoriales efectuados en la primera etapa del trabajo, traduciendo en mapas y planos los hallazgos y conclusiones de cada uno de los componentes de la ciudad. Asimismo, busca determinar la aptitud de cada zona de la ciudad; es decir, establecer para qué es mejor y para qué no es buena.

Este análisis, a partir de los resultados finales, podrá determinar la asignación de actividades en la ciudad de acuerdo a las diversas vocaciones identificadas, es decir, vocaciones de tipo residencial, ambiental, productivo, de actividades y de transporte, lográndose establecer criterios de intervención para cada uno de los componentes.

4.2.1. La Aptitud Residencial

Comprende el análisis integral de la población, la vivienda, la infraestructura de servicios, el sistema vial, los medios de transporte, los equipamientos básicos y los espacios colectivos, a través de su inventario y evaluación, para identificar en el espacio urbano las diversas aptitudes residenciales de la ciudad de acuerdo a las condiciones de la vivienda existente y de la población que la ocupa.

Este modelo ha sido construido en base a dos caracterizaciones la Jerarquía Social y las Condiciones del Soporte Residencial, de cuyo cruce se puede identificar diversas áreas residenciales con diferentes vocaciones. (Ver Cuadro N° 126 y 127)

a. La Jerarquía Social:

Este mapa permite visualizar y ubicar en el espacio urbano los diversos grupos sociales con características comunes presentes en la ciudad, estableciendo el grado y tipo de ocupación que la población está efectuando sobre sus residencias, de manera tal que las políticas de viviendas a proponerse tengan coherencia con las características de la población objetivo, estableciendo criterios de intervención sostenibles y realizables en el largo plazo.

b. Las Condiciones del Soporte Residencial:

El mapa localiza en el espacio urbano el estado en el que se encuentra la vivienda y las edificaciones destinadas a tal fin, considerando variables físicas (estado y antigüedad de las construcciones), urbanas (coberturas de servicios, equipamientos, vías y transporte público), y ambientales (estado del medio ambiente y peligros).

c. Definición de las Categorías de Manejo Residencial:

Del resultado de la interacción de los sub sistemas descritos líneas arriba, se definen los tipos de manejo residencial, que responde a interrogantes como dónde localizar o reubicar los asentamientos, la necesidad de cobertura de servicios y



equipamientos, la necesidad de articulación vial entre diferentes sectores de la ciudad y la distribución y focalización de la inversión social, es decir, en qué sectores es más urgente resolver las necesidades básicas de la población.

CUADRO N° 126
CUANTIFICACION DE CATEGORIAS DE MANEJO RESIDENCIAL

CUANTIFICACION DE LAS CATEGORIAS DE MANEJO RESIDENCIAL		
CATEGORIA DE MANEJO RESIDENCIAL	AREA URBANA	
	Has.	%
CONSERVACION	46.99	35.31
CONSOLIDACION	47.65	35.80
DENSIFICACION	15.37	11.55
CRECIMIENTO	20.32	15.27
RENOVACION	2.76	2.07
TOTAL	133.09	100

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero

CUADRO N° 127
CUALIFICACION DE LAS CATEGORIAS DE MANEJO RESIDENCIAL

CUALIFICACION DE LAS CATEGORIAS DE MANEJO RESIDENCIAL		
TIPO DE INTERVENCION	DESCRIPCION	VOCACION DE USO
CONSERVACION	<p>Conformada por sectores residenciales en óptimas condiciones cuyos habitantes presentan comportamientos urbanos desarrollados, motivo por el cual las actividades residenciales y su densidad deben ser conservadas sin grandes variaciones.</p> <p>En la ciudad de chinchero se han identificado el Centro Histórico por sus características físicas espaciales y homogéneos y las viviendas contiguas a la Avenida Garcilaso.</p>	Residencia de Densidad Baja RDB
CONSOLIDACION	<p>Son sectores residenciales de buenas condiciones físicas, ambientales y naturales habitados por población de buen y regular jerarquía social, por lo que las áreas residenciales deben ser consideradas por sus características iniciales.</p> <p>Por el crecimiento lineal de la ciudad se ubican al Norte y Sur (presencia de la carretera Cusco-Chinchero-Urubamba. Son sectores en proceso de consolidación, específicamente en los Sub sectores III.1 (hacia el Norte del Casco Urbano Central), III.3 (hacia el Sur del Casco Urbano Central) y el lado Oeste del Sub sector III.2 (Casco Urbano Central).</p>	Residencia de Densidad Baja RDB
DENSIFICACION	<p>Son los sectores de mejores niveles de mantenimiento físico y con total acceso a servicios, equipamientos y transporte público.</p> <p>Por sus condiciones y el tipo de población que albergan, pueden admitir un uso intensivo del suelo urbano aprovechando al máximo la disponibilidad de vías y servicios básicos.</p> <p>Se localizan en el Sub sector III.2, casco urbano central, contiguo al Centro Histórico de Chinchero.</p>	Residencia de Densidad Media RDM
CRECIMIENTO	<p>Son sectores residenciales que vienen consolidando su vocación para la vivienda al estar parcialmente dotados de servicios, equipamiento y transporte cuya población está en proceso de adaptación a la ciudad por lo que se hace necesario continuar con las tendencias actuales.</p> <p>Son espacios que se localizan entre: la Av. Querapata y la Av. Pumacahua; la Av. Nueva Victoria y la Av. Pumacahua; y las zonas periféricas del casco urbano de la ciudad de Chinchero.</p>	Residencia de Densidad Baja RDB
RENOVACION	<p>Son sectores residenciales de buena aptitud de localización y disponibilidad de servicios, equipamientos y transporte; pero que se encuentran en mal estado de conservación física y con alto grado de deterioro social. Por lo tanto, se hace indispensable la renovación integral de estas viviendas (social y física) para que puedan aprovechar convenientemente las ventajas urbanas.</p> <p>Se localizan en la zona peri urbana del casco urbano, son aquellas viviendas que inicialmente eran dispersas dentro un ámbito rural.</p>	Residencia de Densidad Baja RDB

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero



d. La Vocación Residencial

La vocación residencial ubica en el espacio los grandes sectores urbanos que se diferencian entre sí por la intensidad del uso residencial y su distribución en el espacio urbano, generando dinámicas de diverso tipo. Permite establecer el grado y la intensidad del uso residencial de la ciudad y el nivel de calidad del soporte físico de la vivienda actual y futura, direccionando las políticas de planeamiento para establecer los tipos de tratamiento adecuados para la vivienda, rescatando el sentido de barrio como unidad de planeamiento. (Ver Cuadro N° 128)

Se han identificado los siguientes tipos de vocación residencial:

- Vocación para la alta – media densidad
- Vocación para las mantener densidades
- Vocación para la consolidación residencial
- Residencia a ser relocalizada

CUADRO N° 128
CUANTIFICACION DE LAS CATEGORIAS DE VOCACION RESIDENCIAL

VOCACIÓN RESIDENCIAL	AREA URBANA	
	HA.	%
ALTA - MEDIA DENSIDAD	10.65	14.91%
MANTENER DENSIDADES	27.06	37.89%
CONSOLIDACION RESIDENCIAL	21.41	29.98%
RELOCALIZACION	7.19	10.07%
TOTAL	71.41	100.00%

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero

4.2.2. La Aptitud Movilidad Urbana

Permite identificar en el espacio urbano las diversas condiciones del sistema vial de la ciudad y los tipos de movimiento de la población en la estructura urbana, de manera tal que se pueda identificar convenientemente el tipo de sistema vial y de transporte que la ciudad debe configurar y reforzar. Ha sido construido en base a dos sub modelos: el Nivel de Funcionamiento del Transporte y la Calidad del Soporte Vial, de cuyo cruce se puede identificar estructuras viales con diferentes vocaciones.

a. Nivel de Funcionamiento del Transporte:

Identifica en el espacio urbano las áreas donde se concentran los mayores conflictos de transporte, así como sectores que no están dotados de transporte público o donde existe superposición de diversos modos, que constituyen serias deficiencias en el adecuado funcionamiento del sistema de movimiento en la ciudad.

Permite establecer el nivel de servicios que los sistemas de transporte están efectuando en la ciudad, especializando los sectores donde se hace indispensable intervenciones urbanas estructurables.

b. Calidad del Soporte Vial:

Localiza en el espacio urbano el estado físico en el que se encuentran las vías y el



equipamiento de transporte, considerando las variables de estado de conservación, antigüedad de las vías y material. Establece los sectores con inadecuadas características viales y que no contribuyen a la calidad de vida de la población, restándole eficiencia a la estructura urbana.

c. Definición de las Categorías de Manejo de la Movilidad Urbana:

La síntesis de los sub modelos anteriores resume y explica cómo está articulada y se moviliza la población dentro de la ciudad, sus puntos de origen y destino para satisfacer sus necesidades de bienes y servicios y la capacidad del soporte vial para satisfacer estos flujos.

d. Definición de las Categorías de Manejo de la Movilidad Urbana:

Permite localizar y jerarquizar el sistema vial de la ciudad, configurando un esquema preliminar de la estructura física urbana a partir de las aptitudes de las vías y el sistema de transporte actual. Está conformado por los principales corredores de transporte público y privado de carácter urbano, interprovincial e interregional, definido a partir de los flujos internos y externos y a la jerarquía vial actual.

Se estructura como una red jerarquizada de calles radial y concéntrica que parte desde el Área Central, articulando las zonas residenciales y permitiendo su conexión con la red vial regional y macro regional. La identificación de las vocaciones se establece como uno de los elemento base del modelo de ciudad, permitiendo establecer la forma urbana a consolidar según la escala de ciudad actual y futura, y asimismo, aumentar la competitividad urbana y la calidad de los servicios que ofrece.

Se han identificado las siguientes vocaciones:

- Sistema de Movimiento de Primer Orden
- Sistema de Movimiento Complementario
- Sistema de Movimiento Local
- Sistema Especial de Movimiento

e. Definición de las Categorías de Manejo de la Movilidad Urbana:

Permite localizar y jerarquizar el sistema vial de la ciudad, configurando un esquema preliminar de la estructura física urbana a partir de las aptitudes de las vías y el sistema de transporte actual. Está conformado por los principales corredores de transporte público y privado de carácter urbano, interprovincial e interregional, definido a partir de los flujos internos y externos y a la jerarquía vial actual.

Se estructura como una red jerarquizada de calles radial y concéntrica que parte desde el Área Central, articulando las zonas residenciales y permitiendo su conexión con la red vial regional y macro regional. La identificación de las vocaciones se establece como uno de los elemento base del modelo de ciudad, permitiendo establecer la forma urbana a consolidar según la escala de ciudad actual y futura, y asimismo, aumentar la competitividad urbana y la calidad de los servicios que ofrece. (Ver Cuadro N° 129)

Se han identificado las siguientes vocaciones:



- Sistema de Movimiento de Primer Orden
- Sistema de Movimiento Complementario
- Sistema de Movimiento Local
- Sistema Especial de Movimiento

CUADRO N° 129
CUANTIFICACION DE LAS CATEGORIAS DE MANEJO DE MOVILIDAD URBANA

CATEGORIA DE MOV. URBANA	AREA URBANA	
	Km	%
CONSERVACION	1.70	5.45%
CONSOLIDACION	1.17	3.74%
POR CONSOLIDAR	19.50	62.46%
REACONDICIONAMIENTO	6.09	19.51%
REUBICACIÓN	2.76	8.84%
TOTAL	31.22	100.00%

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero

4.3. CONFLICTOS Y POTENCIALIDADES

El componente urbano está referido a la identificación y localización de problemas de funcionamiento de la estructura urbana y del soporte físico y que son causa de la baja calidad urbana de Chinchero. Se identifica a partir del mapa de nivel de Funcionamiento de la Estructura Urbana, que ubica cómo están ocupando el espacio las actividades y el transporte, variables ambas que determinan la capacidad de la ciudad para optimizar o no su funcionamiento. Está compuesto por dos variables: el Nivel de Funcionamiento de las Actividades y el Nivel de Funcionamiento del Transporte.

4.3.1. Principales Conflictos Urbanos

a. Carretera Cusco- Chinchero- Urubamba, como espacio canal generador de puntos de conflicto:

El desplazamiento de flujos vehiculares por la carretera nacional Cusco- Urubamba, vía que en el casco urbano toma la denominación de Av. Mateo Pumacahua, genera puntos de conflictos en el encuentro con determinadas vías articuladoras de la localidad, al convertirse estos sitios en paraderos intermedios informales: presencia de comercio informal, mototaxis.

Igualmente hay que indicar que por este espacio canal circulan transporte de carga pesada y transporte de pasajeros interprovincial, unidades que ocasionan continuamente accidentes de tránsito.

b. El polígono del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco – AICC, como elemento barrera:

El polígono del nuevo AICC por la extensión y área que ocupa dentro del ámbito de estudio del plan, viene a ser un Sector Urbano que se ha convertido en un elemento barrera que dificulta la articulación e integración espacial- funcional del ámbito de estudio en particular y el distrito en general

c. Afloramiento de cuerpos de agua en áreas urbanas:



Dentro del ámbito de estudio, y en el distrito en general, hay presencia de cuerpos de agua que afloran en áreas urbanizables y urbanizadas. Situación que determinará una reglamentación especial y/o restricciones respectivas.

d. Crecimiento Urbano no planificado hacia el Norte y Sur de la Ciudad:

Por la presencia de la Carretera Cusco- Urubamba, la organización espacial urbana del casco urbano de Chinchero tuvo un crecimiento lineal hacia el Sur (Cusco) y hacia el Norte (Urubamba). Esta situación generó un crecimiento horizontal con poca densificación del suelo urbano.

e. Crecimiento Urbano no planificado en laderas de cerros alterando el patrimonio: natural y arqueológico:

En la actualidad existen documentos de gestión aprobados y vigentes, como los siguientes: Zonificación Ecológica y Económica de la Región Cusco, Plan de Acondicionamiento de la Provincia de Urubamba y el Plan Maestro del Parque Arqueológico de Chinchero. Estos documentos norman el uso de suelo en la búsqueda de la protección del patrimonio: natural y arqueológico, la preservación del paisaje: natural y cultural; lamentablemente no se está cumpliendo lo dispuesto, como es el caso de ocupación de laderas de cerros como parte de la expansión urbana de la ciudad.

f. Presión de la Dinámica del Casco Urbano Central sobre el Centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero:

Hasta antes de la construcción de la Carretera Cusco- Urubamba, la localidad de Chinchero tenía un crecimiento urbano, regular o moderado; posterior al emplazamiento del eje en mención, la dinámica urbana fue en aumento, para seguir incrementándose aún más con la compra de terrenos para el nuevo AICC.

Este último hecho ocasionó que las pobladores de Yanacona que vendieron sus predios para el AICC, al igual que personas foráneas, empiecen a construir viviendas de concreto hasta de cuatro pisos; y en el caso de vías principales se empieza a consolidar la actividad económica para presionar al Centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero.

g. Demolición de Viviendas con tipologías locales reemplazadas por otras foráneas descontextualizadas y emplazamiento de edificaciones en zonas con restricción de normativa urbana:

Demolición de Viviendas (tipologías locales son reemplazadas por otras foráneas descontextualizadas) afectan el paisaje cultural y paisaje natural de Chinchero. Construcciones irregulares que no están respetando: parámetros urbanos y normatividad de patrimonio cultural: dentro, en las inmediaciones y área de influencia del Parque Arqueológico de Chinchero y Centro Histórico de Chinchero.

h. Desarticulación vial transversal por la presencia del nuevo AICC:

El polígono del nuevo AICC por la extensión y área que ocupa dentro del ámbito de estudio del plan, viene a ser un Sector Urbano que se ha convertido en un elemento barrera que dificulta la articulación e integración espacial- funcional del ámbito de estudio en particular y el distrito en general.



4.3.2. Matriz de Priorización de Conflictos

Los conflictos Urbanos se han priorizado según criterios de magnitud, importancia, frecuencia, intensidad, grupos sociales afectados, actividades económicas perturbadas e instalaciones urbanas en riesgo, considerando su impacto en la población y su importancia en la ciudad. (Ver Cuadro N° 130)

CUADRO N° 130
MATRIZ DE PRIORIZACION DE CONFLICTOS URBANOS

CONFLICTO	CRITERIOS DE EVALUACIÓN							
	MAGNITUD	IMPORTANCIA	FRECUENCIA	INTENSIDAD	GRUPOS SOCIALES AFECTADOS	ACTIVIDADES ECONÓMICAS PERTURBADAS	INSTALACIONES URBANAS EN RIESGO	
a. Espacio Canal (Carretera nacional: Av. Pumacahua), generador de puntos de conflictos en el casco urbano.	2	2	2	2	2	1		2
b. Polígono del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco – AICC, como elemento barrera dificulta la organización espacial de la ciudad.	2	2	2	2	2	2		2
c. Presencia de cuerpos de agua que afloran en áreas urbanizables y urbanizadas, generan zonas de riesgo.	1	2	1	1	1	1		1
d. Carretera Cusco- Urubamba, genera crecimiento lineal horizontal hacia el Sur (Cusco) y hacia el Norte (Urubamba), con poca densificación del suelo urbano.	2	2	2	2	2	2		2
e. Presión de la Dinámica del Casco Urbano Central sobre el Centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero.	2	2	2	3	2	2		2
f. Demolición de Viviendas con tipologías locales reemplazadas por otras foráneas descontextualizadas y emplazamiento de edificaciones en zonas con restricción de normativa urbana.	2	2	2	2	2	2		2
g. Desarticulación vial transversal por la presencia del nuevo AICC	2	2	2	2	3	2		2

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero



4.3.3. Determinación de los tipos de intervención y estrategias Físico – Territoriales.

CUADRO N° 131
TIPOS DE INTERVENCIÓN Y ESTRATEGIAS FISICO TERRITORIALES

PROBLEMA	LOCALIZACION	TIPO DE INTERVENCIÓN	ESTRATEGIA
Espacio canal (carretera nacional: v. Pumacahua) generador de puntos de conflictos en el casco urbano	Sector III	Reordenamiento de Sistema Vial y transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Reubicación de la vía nacional. • Asignación de nueva jerarquía y rol a la vía.
Polígono del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero Cusco-AICC, como elemento barrera, dificulta la organización de la ciudad.	Sector V	Reordenamiento Urbano.	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación del Plan Vial del PDU CH • Solicitar a la Municipalidad Provincial de Urubamba, asignación de funciones para la gestión vial y transporte local.
Presencia de cuerpos de agua que afloran en áreas urbanizables y urbanizadas, generan zonas de riesgo.	Sub sectores: IV-2, IV-3 y Sector VI	Reubicación	<ul style="list-style-type: none"> • Formulación e implementación del plan de gestión de riesgos. • Aplicación del Reglamento de ordenamiento ambiental y seguridad.
Carretera Cusco – Urubamba, genera crecimiento lineal horizontal hacia el sur (Cusco) y hacia el norte (Urubamba) con poca densificación del suelo urbano.	Sector III.	Reordenamiento Urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación del reglamento de Zonificación y uso del suelo.
Presión de la Dinámica del Casco Urbano central sobre el centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero	Sub Sector III-2.	Intervención Urbana.	<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilidad del Plan Maestro del Centro Histórico de Chinchero Y el PDU CH (Reglamento de Zonificación y Uso de Suelo).
Demolición de viviendas con tipologías locales reemplazadas por obras foráneas descontextualizadas y emplazamiento de edificaciones en zonas con restricción de normativa urbana.	Sub Sector II-2 y III-2	Intervención Urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación del Reglamento de Zonificación y uso de suelo.
Desarticulación vial transversal por la presencia del nuevo AICC	Sectores VI	Reordenamiento de sistema vial y transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación del plan vial del PDU CH

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero



4.3.4. Potencialidades Urbanas

a. Presencia del Centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero:

En el Sector II.2 del ámbito de estudio se encuentra el Centro Histórico y Parque Arqueológico de Chinchero que vienen a ser una potencialidad para del desarrollo turístico distrital.

b. El centro de conectividad aérea y servicios logísticos:

Está referido al polígono del nuevo AICC, centro de conectividad aérea internacional, que viene a ser el Sector V, por la extensión y área que ocupa en el ámbito estudio. Entre este último sector citado y el Sub sector III.2, se encuentra el espacio territorial que tiene la tendencia para fines de servicios logísticos (Sub sector IV.2).

c. La disponibilidad de suelos para la expansión urbana controlada:

La configuración plana de la ciudad permite planificar adecuadamente la incorporación de nuevos espacios urbanos, sin mayores dificultades que la provisión de infraestructura de servicios. Sin embargo, la baja calidad de suelos de estos espacios demanda la incorporación de estudios integrales previos que definan con criterios técnicos la nueva expansión urbana.

d. La existencia de un solo gobierno local con injerencia en toda la ciudad:

La administración local bajo un solo gobierno representa una ventaja en una ciudad como ésta, que requiere de transformaciones radicales en el camino de la sostenibilidad y que no podría ser asumida de la misma manera con un gobierno local disperso. Sin embargo, la extrema centralidad del gobierno municipal ha creado disconformidad entre la población, percibiéndolo como ineficiente y poco democrático, iniciándose procesos de distritalización que han agrupado diversos sectores de la ciudad.

e. Presencia de Cultura viva en el ámbito distrital

Las Comunidades Campesinas que se emplazan en el territorio distrital, juegan un papel determinante en el ordenamiento territorial; ya que estas organizaciones son las propietarias de los terrenos para futuras expansiones urbanas de la ciudad. Igualmente son depositarias del legado histórico- cultural, que se expresa en manifestaciones, tradiciones y costumbres, aún vigentes, las mismas que son los referentes que le darán el sentido de pertenecía a la ciudad.

f. Chinchero parte el Corredor Turístico Preferencial Machu Picchu- Cusco

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) activó el Corredor Turístico Preferencial Cusco-Machu Picchu, por el cual se brindará seguridad a los turistas que se desplacen por dicho eje.



4.4. SINTESIS

En base a la identificación sectorial de los principales conflictos, se han determinado los principales problemas de la ciudad, definiendo las acciones estratégicas principales a llevarse a cabo para la transformación de la realidad urbana de Chinchero.

CUADRO N° 132
DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA INTEGRAL DE LA CIUDAD

PROBLEMA	OPERACIÓN URBANA ESTRUCTURANTE
El desplazamiento de flujos vehiculares por la carretera nacional Cusco-Urubamba (en el casco urbano: Av. Pumacahua), genera puntos de conflictos en el encuentro con determinadas vías articuladoras, al convertirse estos sitios en paraderos intermedios informales: presencia de comercio informal, mototaxis. Igualmente por este espacio canal circulan transporte de carga pesada y transporte de pasajeros interprovincial, unidades que ocasionan continuamente accidentes de tránsito.	Movilidad Urbana Eficiente: Sistema vial integral de la ciudad con óptima infraestructura vial y transporte moderno
La presencia del nuevo AICC por su emplazamiento en el territorio distrital, generaría áreas urbanas críticas en el caso que no se tenga en cuenta la reglamentación correspondiente por la presencia del Cono de Vuelo y Superficie Limitadora de Obstáculos del AICC	Compatibilidad del PDU-CH y el Plan Maestro de Desarrollo del AICC
En el ámbito de estudio, y en el distrito en general, hay presencia de: cuerpos de agua que afloran, napa freática superficial en áreas urbanizables y urbanizadas. Situación que determinará reglamentación especial por los posibles riesgos.	Reglamento de Ordenamiento Ambiental y Seguridad Física
Ubicación de botaderos en quebradas y cursos de agua (periferia urbana y el ámbito rural distrital), existencia de conexiones clandestinas domiciliarias de aguas servidas evacuadas hacia cauces de drenaje pluvial que desembocan en partes bajas del ámbito de estudio donde hay bofedales y lagunillas; y pozas de oxidación colapsadas por falta de mantenimiento, no reúnen mínimas condiciones ambientales y salubridad.	Plan Integral de Gestión de Residuos: Sólidos y Efluentes
Demolición de Viviendas (tipologías locales son remplazadas por otras foráneas descontextualizadas) afectan el paisaje cultural y paisaje natural de Chinchero. Construcciones irregulares que no están respetando: parámetros urbanos y normatividad de patrimonio cultural: dentro, en las inmediaciones y área de influencia del Parque Arqueológico de Chinchero y Centro Histórico de Chinchero.	Compatibilidad del Plan Maestro del Centro Histórico de Chinchero y el PDU-CH (Reglamento de Zonificación y Uso del Suelo)
El polígono del nuevo AICC por la extensión y área que ocupa dentro del ámbito de estudio del plan, viene a ser un Sector Urbano que se ha convertido en un elemento barrera que dificulta la articulación e integración espacial- funcional del ámbito de estudio en particular y el distrito en general.	Plan Vial del PDU-CH.
El emplazamiento de edificaciones en zonas vulnerables y zonas en riesgo, pone en riesgo la vida y salud de las personas que la habitan.	Determinación de Fajas Marginales
La lotización irregular en determinados puntos de la jurisdicción distrital y las acciones promovidas por gente que de manera irresponsable, está ofertando la venta de lotes con fines urbanos, infringiendo así la Ley de Habilitaciones; ya que no se cuenta con: la factibilidad de servicios básicos, no se ha realizado el cambio de uso respectivo; y según Documentos de Gestión aprobados y vigentes, estas zonas no tienen vocación urbana (Zonificación Ecológica y Económica de la Región Cusco; y Plan de Acondicionamiento Territorial de la Provincia de Urubamba).	Gestión y Control Urbano

Fuente: Elaboración Equipo Técnico PDU - Chinchero