

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCIÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTE

**LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS URBANOS
INCLUSIVOS EN CIUDADES TURÍSTICAS. CASO
AREGUA.**

GRADO PRETENDIDO: ARQUITECTA.

Universitaria: Alicia Alejandra Ramírez Villar

Tutora: María Luisa Blanes

San Lorenzo - Paraguay

2016



AGRADECIMIENTOS

A mi familia, especialmente a mis padres, Ramón y Mercedes, por enseñarme que ninguna meta es imposible.

A Adriano, mi compañero de vida, cuyo amor, compañía y apoyo incondicional han sido invaluable a lo largo de estos años.

A los amigos que la vida y la carrera pusieron en mi camino y que me enseñaron a abrazar lo hermoso de la diversidad.

Gracias.



DEDICATORIA

A cada una de las personas que inspiraron el tema del presente trabajo.



ABSTRACT - RESUMEN

La ciudad de Aregua presenta una cantidad considerable de atractivos turísticos; y su cercanía con la Capital del país ha contribuido con el creciente flujo de personas que acuden a disfrutar de los mismos.

Lamentablemente, Aregua no cuenta con un soporte físico que permita el desarrollo eficiente de actividades por parte de todas las personas que la visitan, y aún menos si estas personas presentan algún tipo de limitación motora o sensorial.

Para plantear una alternativa de solución, se ha conducido una investigación que parte de un relevamiento cualitativo de lo existente en la ciudad dentro de diferentes ejes de interés, manteniendo una mirada inclusiva y sustentable; para posteriormente realizar un análisis de las tendencias encontradas y trazar lineamientos estratégicos

Los lineamientos estratégicos trazados se organizan en 4 planes con líneas de acción específicas: Plan Sostenibilidad, Plan Turismo, Plan Movilidad y Plan Participación Ciudadana. Dichos planes, con sus respectivos programas y proyectos, se articulan entre sí para la creación de un espacio urbano que haga justicia a la ciudad, a sus pobladores y visitantes, apuntando a que la misma pueda convertirse en un referente y modelo reproducible en el campo del Turismo inclusivo y socialmente responsable.



INDICE

AGRADECIMIENTOS	1
DEDICATORIA	2
ABSTRACT - RESUMEN	3
INDICE.....	4
INTRODUCCIÓN	7
CAPÍTULO 1 – PRESENTACIÓN DEL TRABAJO.....	8
1.1- Tema.....	8
1.2- Título.....	8
1.3- Objetivo general.....	8
1.4- Objetivos Específicos.....	8
1.5- Justificación	8
1.6- Problemática/Antecedentes	10
1.7- Enfoque Metodológico	11
1.7.1- Método	11
1.7.2- Herramientas para Relevamiento de Datos	12
CAPÍTULO 2- MARCO TEÓRICO.....	13
<i>Introducción al Capítulo</i>	<i>13</i>
2.1- Marco Teórico.....	16
2.1.1- Ecología Urbana	16
2.1.2- Desarrollo Sostenible	16
2.1.3- Escuela Sociológica del Turismo	17
2.2- Marco Conceptual:	19
2.2.1- Urbanismo Sostenible	19
2.2.1.1-.....	20
El Espacio Urbano:	20
2.2.2- Calidad de Vida.....	22
2.2.2.1- Concepto:.....	22
2.2.3- Turismo Sostenible.....	23
2.2.3.1- Concepto.....	23
2.2.3.2- Practicas Inklusivas en Actividades turísticas sostenibles	24
2.2.4- Accesibilidad e Inclusión	26
2.2.4.1- El paradigma de la Inclusión	26
2.2.4.2- Cadena de Accesibilidad. Concepto y beneficios	28



2.2.4.3- Ejes de Accesibilidad:	31
2.3-	35
<i>Estado del Arte</i>	35
2.3.1- Publicaciones relevantes por temas de estudio	35
2.4- <i>Marco Legal</i>	41
2.4.1- Normas y Cartas Internacionales	41
2.4.1.1- Urbanismo Sostenible	41
2.4.1.2- Turismo Sostenible	42
2.4.1.3- Discapacidad	43
2.4.2- Legislación Nacional.	43
2.4.2.1- Urbanismo Sostenible.....	43
2.4.2.2- Turismo Sostenible	45
2.4.2.3- Discapacidad	45
2.5- <i>Marco Referencial</i>	47
CAPITULO 3 - RELEVAMIENTO DE INFORMACIÓN POR EJES.....	48
<i>Introducción al Capítulo</i>	48
CAPÍTULO 4- DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS DE TENDENCIAS	53
<i>Introducción al Capítulo</i>	53
<i>Conclusión de Tendencias analizadas y FODA</i>	54
CAPÍTULO 5- LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	57
<i>Introducción al Capítulo</i>	57
5.1- <i>Plan Sostenibilidad</i>	59
5.1.1- Programa Reorganización Urbano Ambiental	60
5.1.1.a- Proyecto Arborización	60
5.1.1.b- Proyecto Áreas Verdes y Deporte.....	62
5.1.1.c- Proyecto Áreas verdes y Ocio	63
5.1.1.d- Proyecto Lago + Humedales.....	64
5.1.2- Programa Reciclaje	66
5.1.2.a- Proyecto Recolección Diferenciada	66
5.1.2.b- Proyecto Flujo de Residuos	67
5.1.3- Programa Capacitaciones	68
5.1.3.a- Proyecto Talleres	68
5.1.3.b- Proyecto Ubicación de Talleres	69
5.2- <i>Plan Turismo</i>	70
5.2.1- Programa Gestión del Destino Turístico Accesible	71
5.2.1.a- Proyecto Cadena de Accesibilidad	71
5.2.1.b- Proyecto Circuitos Temáticos	72



5.2.2- Programa Comunicación del Destino Turístico Accesible	73
5.2.2.a- Proyecto Puntos de Información	73
5.2.2.b- Proyecto Señalética Accesible	74
5.2.2.c- Proyecto Lengua de Señas y Acceso	74
5.2.3- Programa Infraestructura del Destino Turístico Accesible.....	75
5.2.3.a- Proyecto Infraestructura de Apoyo y Servicios Generales (IASG)	75
5.2.3.b- Proyecto Apoyo y Ayudas Técnicas.....	76
5.2.3.c- Proyecto Mobiliario Urbano Accesible.....	77
5.2.3.d- Proyecto Implementación de Infraestructura de Iluminación.....	78
5.3- <i>Plan Movilidad</i>	79
5.3.1- Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico. ..	80
5.3.1.a- Proyecto Desvío de Vehículos de Paso.	80
5.3.1.b- Proyecto Estacionamientos masivos para vehículos particulares.	81
5.3.1.c- Proyecto Semáforos Accesibles.....	82
5.3.2- Programa Transporte Público Accesible.	83
5.3.2.a- Proyecto Puntos de Transferencia.....	83
5.3.2.b- Proyecto Paradas de Transporte público accesible	83
5.3.2.c- Proyecto Medios alternativos para el Transporte Accesible.....	85
5.3.3- Programa Movilidad Integral.	86
5.3.3.a- Proyecto Bicisendas.	86
5.3.3.b- Proyecto Peatonalización + Cruces.	88
5.3.3.c- Proyecto Accesibilidad en Veredas.....	90
5.3.3.d- Proyecto Circuitos Sensoriales.	91
5.4- <i>Plan Participación Ciudadana</i>	93
5.4.1- Programa Educación y Discapacidad.....	94
5.4.1.a- Proyecto Talleres de Sensibilización.	94
5.4.1.b- Proyecto Campañas de Sensibilización.....	94
5.4.2- Programa Sociedad Civil y Discapacidad.....	95
5.4.2.a- Proyecto Comisión Fiscalizadora.....	95
CAPÍTULO 6 – LECCIONES APRENDIDAS	96
BIBLIOGRAFÍA	98
ANEXOS.....	104



INTRODUCCIÓN

El tema del presente Trabajo Final de Grado surge de la observación de las potencialidades ofrecidas por la ciudad de Aregua y el estado menos que deseable de la infraestructura y servicios de soporte para una de las más florecientes actividades económicas de la ciudad: El Turismo, así como de la necesidad de implementar dicha actividad desde un punto de vista sustentable y socialmente responsable.

El confort del usuario, se tomará como punto de partida y de llegada, buscando mejorar la experiencia de uso de los espacios urbanos y por ende, de habitar la ciudad. Se buscará, en todos los casos, la igualdad de oportunidades de acceso a la misma mediante la implementación de criterios de accesibilidad universal.

El contenido del trabajo de investigación se divide en 5 capítulos de la siguiente manera:



Estructura del Presente TFG- Gráfico de producción propia

Con el presente Trabajo final de Grado se pretende generar lineamientos estratégicos a ser implementados en ciudades turísticas a fin de generar espacios urbanos inclusivos, disfrutables para todas las personas y generar diálogo sobre la importancia de la implementación de dichas estrategias.



CAPÍTULO 1 – PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

1.1- Tema

Espacio Urbano Inklusivo en Ciudad Turística

1.2- Título

Lineamientos estratégicos para la implementación de Espacios Urbanos Inklusivos en Ciudades Turísticas. Caso Aregua.

1.3- Objetivo general

Desarrollar lineamientos estratégicos para la implementación de Espacios Urbanos Inklusivos en la Ciudad de Aregua

1.4- Objetivos Específicos

- Registrar un marco de referencia de los conceptos generales de urbanismo sostenible y accesibilidad al medio físico aplicados al espacio urbano en ciudades turísticas.
- Identificar los puntos turísticos importantes de la Ciudad, evaluar sus potencialidades según criterios de turismo sostenible.
- Componer un Diagnóstico por ejes relevantes de la zona y relevamiento de factores sociales importantes.
- Sugerir lineamientos de Diseño Inklusivo y accesibilidad al medio físico para el Espacio Urbano, abarcando la Accesibilidad Urbanística, Arquitectónica, Señalética y en el Transporte, enfocado en el turismo característico de la ciudad en estudio.
- Sintetizar estrategias de aplicación de dichos lineamientos que haga participe a la ciudadanía en general en orden de eliminar las barreras actitudinales junto con las físicas. (identidad, control social)

1.5- Justificación

La ciudad de Aregua es el sitio que condensa la mayor cantidad de oferta cultural y entretenimiento de la región, después de Asunción, en un casco urbano rico en patrimonios, galerías de arte y artesanías y un paisaje único debido a los fuertes relieves topográficos característicos de la cuenca del lago



Ypacarai. Haciendo todo esto el lugar perfecto para actividades de paseo y contemplación.

El hecho de encontrarse a tan sólo 28km de la Ciudad de Asunción, además de sus obvios encantos, lo hace uno de los destinos más concurridos por la población de la región metropolitana, e incluso extranjeros.

La ciudad cuenta con espacios públicos en el centro histórico con enorme potencial para el desarrollo de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, pero todo queda ahí: en la potencialidad.

En los años anteriores se realizó una intervención a la playa municipal que, según los pobladores de la zona, le “cambio el rostro” a esa parte de la ciudad, se ve más actividad y mayor cantidad de personas, esa parte de la ciudad se siente y se percibe más viva y dio la pauta de qué es lo que a la ciudad le faltaba: Espacios Urbanos de mayor calidad. Esto prueba que hasta el hecho de ver y oír a otras personas influye enormemente en el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios.

Toda ciudad se muestra “viva” cuando se utiliza el espacio urbano y dicho espacio se utiliza si posee ciertas características que responden a las que los usuarios buscan y necesitan: *“Allí donde se crea un marco físico mejor; las actividades exteriores tienden a crecer en número, duración y alcance”*¹

Sin embargo, en la ciudad de Aregua, como en muchas ciudades del país, se puede percibir un ENTORNO DISCAPACITANTE que se impone con barreras físicas de diferentes grados de gravedad (abarcando dimensiones, materialidades, desniveles, entre otros) y que afecta al desenvolvimiento de las actividades en el espacio urbano.

Entonces, conjugando conceptos de Urbanismo Sostenible, Accesibilidad e Inclusión, el presente Trabajo Final de Grado busca desarrollar lineamientos que ayuden a mejorar la calidad de vida de los usuarios promoviendo la inclusión y potenciar los atractivos turísticos de la ciudad de manera sostenible.

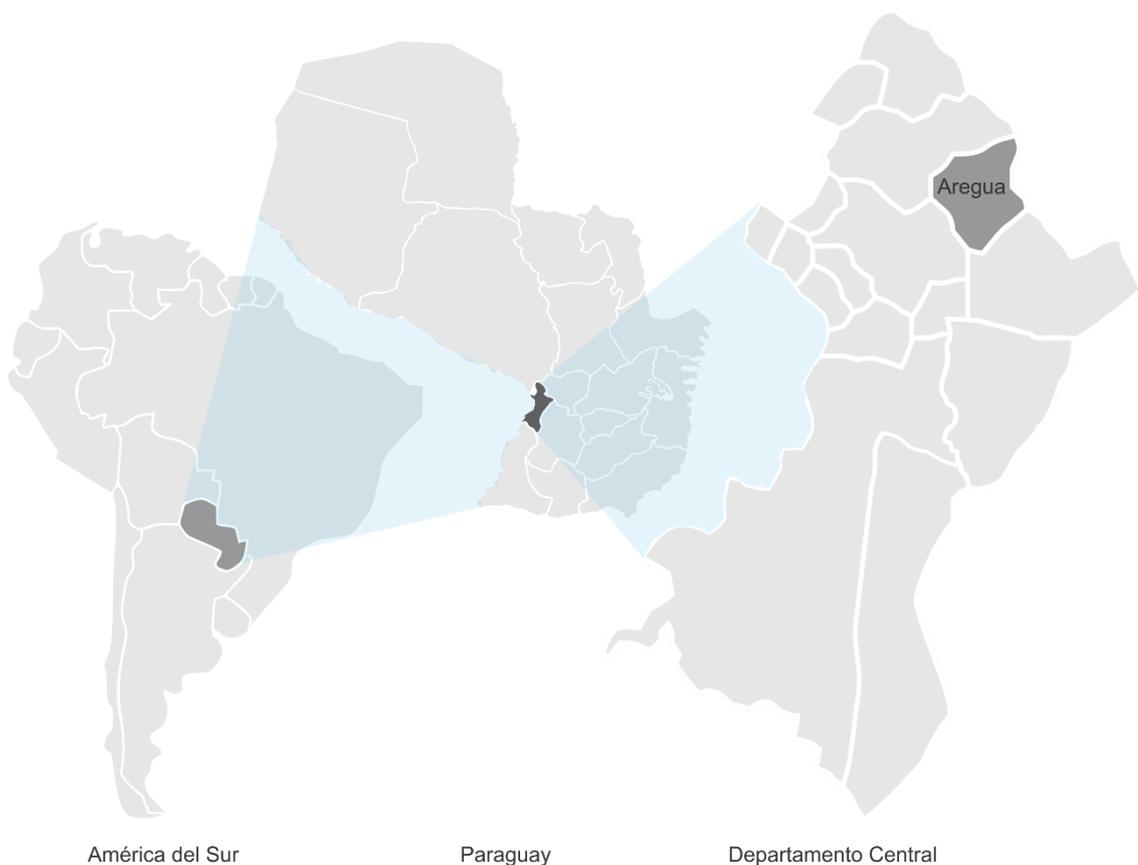
¹ Gehl, Jan. “Humanización del Espacio Urbano, la vida social entre edificios”. Barcelona: Reverté S.A. 2009 Print



Resultando, al mismo tiempo, en que dichos lineamientos puedan ser aplicables a cualquier programa que quiera sugerir dichos valores.

Se enfoca en la intervención de una lógica de Urbanismo Sostenible, haciendo especial énfasis en la accesibilidad al medio físico y a una gestión orientada a la inclusión de todos y todas como factor de mejoramiento de la calidad de vida de las personas, no sólo de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, sino de todos los usuarios, sean pobladores o turistas.

1.6- Problemática/Antecedentes



Contextualización de la Problemática – Grafico de elaboración propia.

Aregua encuentra a 28 kilómetros de la capital del país (Asunción). Partiendo desde Asunción, se puede acceder hasta Aregua desplazándose por la ruta II. A la altura de Capiatá existe un desvío hacia la izquierda que conduce hasta la capital del departamento Central.

Al norte limita con el distrito de Luque; al este con el lago Ypacarai; al sur con el distrito de Itauguá y al oeste limita con el distrito de Capiatá.



Se sitúa en la cuenca del lago Ypacarai. Las subcuencas que riegan el distrito son tres: del lago Ypacarai, del río Salado y del arroyo Yukyry. La red de drenaje está dada por el Río Salado, el Arroyo Yukyry y la planicie de inundación del Lago Ypacarai

La ciudad de Aregua articula un paisaje único, un patrimonio cultural e histórico, una producción artística variada y un bagaje histórico característico de una manera que pocos municipios dentro del territorio nacional logran imitar, por lo que forma parte de un itinerario casi obligado para turistas nacionales y extranjeros.

Esta ciudad turística por sus obvios atractivos posee una infraestructura de soporte para el turismo básica y limitada en lo que puede ofrecer a sus visitantes, más aún si estos presentan algún tipo de limitación motora o sensorial.

1.7- Enfoque Metodológico

1.7.1- Método

La investigación es mixta (Cualitativa y cuantitativa) de tipo transversal con miras hacia el futuro. Se centra en una temática que está en pleno proceso de instalación e incorporación de nuevos conceptos. Se pretende abarcar aspectos intangibles y hacer énfasis en las características humanas; dada el tema de la interdisciplinariedad del tema de la Inclusión y de Accesibilidad al medio físico como medios para mejorar la calidad de vida de las personas.

Investigación de Tipo Descriptivo Exploratorio: porque se utiliza para recoger, presentar y analizar los resultados de las observaciones de la situación actual del espacio urbano en la Ciudad de Aregua, de manera a determinar los criterios de diseño y accesibilidad a ser implementados.

Enfoque Acción - Participación: porque se pretende tratar de manera simultánea los conocimientos y cambios sociales específicos de la ciudad de Aregua, a través de un análisis participativo, para conocer la realidad de los pobladores y de los visitantes de la zona, detectar problemas y necesidades y elaborar propuestas y recomendaciones a fin de conjugar la teoría con la práctica.



Se respalda en el Paradigma Socio Crítico que tiene como objetivo promover las transformaciones sociales, dando respuesta a problemas específicos, como el de la Accesibilidad al medio físico, pero con la participación de todas las personas involucradas. Este paradigma introduce la ideología en forma explicativa y de auto reflexión crítica en los procesos del conocimiento teniendo como finalidad la transformación de las estructuras sociales y dar respuesta a problemas generados por ésta (discriminación, inseguridad, etc.)

El investigador actúa como parámetro y los datos serán filtrados a criterio del mismo, evitando siempre ser muy subjetivo.

El método de recopilación de datos no está definido rigurosamente ya que este tipo de investigación permite mayor flexibilidad.

A medida que avanza el conocimiento es posible reformular un problema o modificar premisas según hallazgos no previstos, así también se permite incorporar descubrimientos que no estaban considerados en los objetivos pero se consideran valiosos para el resultado final de la investigación.

La investigación se plantea como material de consulta para la incorporación de diseño con criterio inclusivo en la producción de espacios urbanos accesibles en ciudades turísticas.

1.7.2- Herramientas para Relevamiento de Datos

- Visitas al sitio.
- Entrevistas a turistas y pobladores.
- Registro gráfico: Fotografías, videos y grabaciones.
- Mapas y esquemas.
- Sistematización y fichas correspondientes.



CAPÍTULO 2- MARCO TEÓRICO

Introducción al Capítulo

En el segundo capítulo se exponen los cuatro temas centrales del presente Trabajo Final de Grado y su relación entre ellos en servicio de la temática del mismo.

Los cuatro temas expuestos en los diferentes marcos son:

- Urbanismo Sostenible
- Calidad de Vida
- Turismo Sostenible
- Accesibilidad e inclusión

El **Marco Teórico** expone las teorías generales en temas de Urbanismo y Turismo en las cuales se insertan los cuatro temas rectores del presente Trabajo Final de Grado.

En el **Marco Conceptual**, se exploran los conceptos de estos cuatro temas mencionados en líneas generales, explicando al final su interrelación.

El **Estado del Arte** se trata en el presente trabajo final desde el concepto de lo más reciente que está sucediendo en el mundo (hasta setiembre del año 2015) en los cuatro temas referidos con anterioridad. Expone publicaciones y congresos referentes los diferentes temas en los últimos años.

El **Marco Legal** expone las legislaciones nacionales e internacionales vigentes sobre los temas mencionados al principio, aun habiendo una legislación frondosa que toca tangencialmente a los temas tratados, el presente TFG se centra sólo en las que afectan directamente al tema desarrollado.

El **Marco Referencial** expone dos ejemplos relevantes de intervenciones inclusivas al Espacio Urbano en ciudades turísticas, (un ejemplo a nivel mundial y un ejemplo a nivel regional), en formato de fichas resaltando los puntos fuertes que podrían relacionarse con los lineamientos estratégicos a ser



trazados en capítulos posteriores. Se expone también un paralelismo entre ambas ciudades y la ciudad de estudio.

A efectos de una mejor comprensión de la terminología utilizada, se desarrolla el siguiente **Glosario**:

- **Discapacidad:** es la resultante de la interacción ente las personas con algún tipo de deficiencia física, sensorial o mental y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que los demás. (*Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, NYC:2006*)
- **Inclusión:** La Inclusión es un enfoque que responde positivamente a la diversidad de las personas y a las diferencias individuales, entendiendo que la diversidad no es un problema, sino una oportunidad para el enriquecimiento de la sociedad, a través de la activa participación en la vida familiar, en la educación, en el trabajo y en general en todos los procesos sociales, culturales y en las comunidades (*Unesco, 2005*).
- **Sostenible:** Característica o estado según el cual pueden satisfacerse las necesidades de la población actual y local sin comprometer la capacidad de generaciones futuras o de poblaciones de otras regiones de satisfacer sus necesidades. (*ONU, Comisión Mundial Del Medio Ambiente Y Del Desarrollo. "Un Futuro Amenazado." Nuestro Futuro Común - Reporte Brutland. Oxford UP, 1987. Print.*)
- **Cadena de Accesibilidad:** Conjunto de elementos que, en el proceso de interacción del usuario con el entorno, permite aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con autonomía, facilidad y sin interrupciones. (*NCh 3271. Accesibilidad Universal. Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno.*)
- **Turismo Accesible para Todos:** Es una forma de turismo que implica un proceso de colaboración entre los interesados para permitir a las personas con necesidades especiales de acceso funcionar independientemente con



igualdad y dignidad, gracias a la oferta de productos, servicios y entornos de turismo diseñados de manera universal. (*Darcy, Simon, and Tracey Dickinson. "A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accessible Tourism Experiences." Journal of Hospitality and Tourism Management 1 Mar. 2009: 32-44. Print*)

- **Diseño Universal:** diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal» no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. El diseño universal promueve un cambio hacia el diseño centrado en el usuario, siguiendo un enfoque holístico y con el objetivo de satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad, independientemente de los cambios que puedan experimentar en el curso de sus vidas. En consecuencia, el diseño universal es un concepto que va más allá de las cuestiones de la mera accesibilidad de edificios para personas con discapacidad y debería convertirse en una parte integral de las políticas y la planificación en todos los aspectos de la sociedad (*The Center for Universal Design, NC State University, Principles of Universal Design (Raleigh, NC, 1997)*)
- **Eutroficación:** Efecto Causado por la presencia de compuestos de nitrógeno y fosforo en las aguas, en el que se acrecienta la aparición de algas, que mueren rápidamente debido a los rayos del sol, dejando sedimentación en el fondo del lago, lo que con el tiempo mata todo organismo acuático. (*"Buscan Consolidar Consejos De Agua Para Proteger Los Recursos Hídricos." Resumen De Prensa Del Programa De Las Naciones Unidas Para El Medio Ambiente 11 Jan. 2008: 3. Print.*)



2.1- Marco Teórico

2.1.1- Ecología Urbana

La Ecología urbana es una teoría expuesta por la “Escuela de Chicago”, un grupo de investigadores del Departamento de Sociología de la Universidad de Chicago, EEUU en el año 1925, y es una disciplina cuyo objeto de estudio son las interrelaciones entre los habitantes de una aglomeración urbana y sus múltiples interacciones con el medio ambiente. Entiende a la ciudad como un ecosistema urbano, con un determinado metabolismo y relaciones complejas entre componentes bióticos y abióticos.

Es una disciplina que con un campo teórico aun en formación, que aplica conceptos y teorías de la Ecología, pero busca la multidisciplinariedad aplicando en conceptos de Urbanismo, Sociología, Economía, Geografía, Antropología, Ingeniería, Derecho e Historia.

Entre sus objetivos más relevantes se encuentran el análisis de la estructura urbana, la cuantificación de los flujos de materia y energía que interrelacionan la ciudad con su entorno y permiten su continuidad, buscando cuantificar el impacto causado por las actividades humanas sobre el soporte físico de la ciudad y la búsqueda de criterios multifacéticos para una gestión responsable de los asentamientos urbanos.

Cuando se habla, entonces, de la Ecología de la Ciudad, se estudia el Balance Geofísico de la Ciudad, los efectos ecológicos de los patrones urbanos y los efectos de la urbanización en el paisaje.

La Ecología Urbana se encuentra en una posición intermedia entre las ciencias naturales y las ciencias sociales, siendo su mayor ventaja para el estudio de la ciudad su carácter transversal y multidisciplinario.

2.1.2- Desarrollo Sostenible

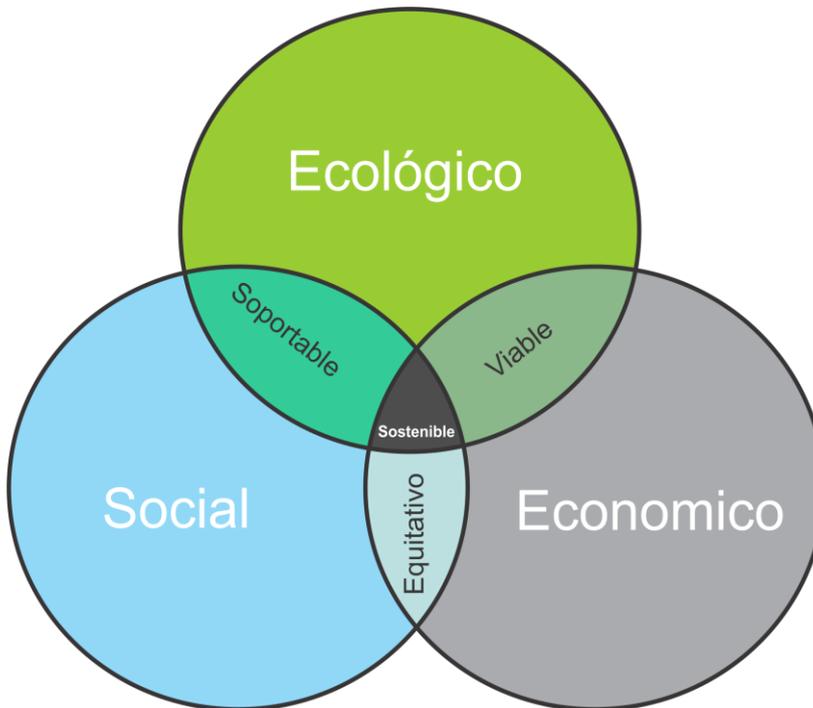
El término surge alrededor de 1987, luego de la Presentación del informe “Nuestro Futuro Común” (Our Common Future) conocido también como el Informe Brundtland por parte de la Comisión Mundial de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.

Dicho informe enfrenta y contrasta la postura del desarrollo económico junto con el de sostenibilidad ambiental y define al DESARROLLO SOSTENIBLE



como *“aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”*²

El ámbito del desarrollo sostenible puede dividirse conceptualmente en tres partes: ecológico, económico y social.



Esquema de Desarrollo Sostenible – Grafico de producción propia

El objetivo es generar un desarrollo económico y social respetuoso con el medio ambiente, ya que en la tierra existen recursos naturales limitados y la humanidad ha demostrado tener patrones de consumo desmedidos, por lo que es necesario aplicar criterios que equilibren los tres pilares antes mencionados para la sostenibilidad de las actividades en el planeta.

2.1.3- Escuela Sociológica del Turismo

Esta escuela de pensamiento expone que el turismo no es solo un hecho humano o económico, sino una relación de **índole social o una relación de grupos de personas o grupos sociales.**

² Comisión Mundial de las Naciones Unidas sobre el Medio ambiente y el desarrollo. *Nuestro Futuro Común*. Diss. Naciones Unidas, 1987. New York: Print.



La Asociación Internacional de Expertos Científicos en el Turismo (AIEST- Association Internationale d'Experts Scienti), en 1978 define al turismo como un hecho social, humano, económico y cultural irreversible.

La escuela sociológica elabora el concepto del Turismo de una forma más compleja que las demás escuelas abocadas al tema, y denota que ha venido transformando el carácter humano de lo “social”.

Se observan tres tendencias, dentro de esta corriente de pensamiento:

a) Tendencia Sociológica: En esta tendencia se trata al turismo como un problema social, ya que las personas se están convirtiendo en seres antisociales en vez de socializar entre ellas mediante la actividad turística. Hay dos formas de entender el problema: una negativa y una positiva:

- Para la tendencia positiva, el turismo es un problema social pero solucionable en el momento en que el ser humano de comporte como tal.
- Para la tendencia negativa, el turismo es antes que nada un instrumento de la superestructura ideológica del sistema social, que permite la reproducción amplia del capital para las multinacionales a costa de las necesidades de países del tercer mundo.

b) Tendencia Geográfica: En esta tendencia se concibe al turismo como un problema social por lo inelástico de la oferta, por la rigidez del espacio para el turismo y por el daño que está causando por no tener en cuenta la planificación.

c) Tendencia Económica: En esta tendencia el turismo ya ha dejado de ser un hecho social y se ha convertido en un hecho económico. Las eventuales o contingentes conductores del os sistemas de los países de tercer mundo fijan sus esfuerzos en la optimización de un sistema que promueva un cambio cualitativo del mismo.



2.2- Marco Conceptual:

2.2.1- Urbanismo Sostenible

El término Urbanismo fue acuñado por Idelfonso Cerdá a mediados del S. XIX, partiendo del concepto latino de la “Urbs”. La urbs comprendía todo lo que se hallaba en el interior del círculo limitado por el surco que abrían los bueyes sagrados, en un acto de enorme trascendencia simbólica, que los romanos realizaban al tomar un campo abierto y transformarlo en un espacio habitable

Al respecto Cerdá escribe: *“Estas son las razones filológicas que me indujeron a adoptar la palabra urbanización, no sólo para indicar cualquier acto que tienda a agrupar la edificación y a regularizar su funcionamiento en las agrupaciones humanas ya formadas, sino también el conjunto de principios, doctrinas y reglas que deben aplicarse, para que la edificación y su agrupamiento, lejos de comprimir, desvirtuar y corromper las facultades físicas, morales e intelectuales del hombre social, sirvan para fomentar su desarrollo y vigor, y para acrecentar el bienestar individual, cuya suma forma la felicidad pública”*.³

Al tener en cuenta este primer concepto de urbanismo, si fuera aplicado de la manera integral que Cerdá proponía en la época, no serían necesarias todas las divisiones y nombres que poseen hoy en día; pero la manera de hacer ciudad en los años posteriores llevaron a la necesidad de volver a las raíces de ese concepto y volcarlo a la realidad actual. Nace un Urbanismo inclusivo y sostenible.

El Urbanismo Sostenible, también conocido como *Desarrollo Urbano Sostenible*, tiene como objetivo crear un entorno que no atente contra el medio ambiente y que al mismo tiempo brinde los recursos urbanísticos suficientes, funcionales y eficientes para que un lugar sea mejor para vivir para todas las personas.

³ CERDA, Idelfonso. *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española, 1867.



En el campo del Urbanismo Sostenible se observan tres aspectos fundamentales con el fin de que el desarrollo que se propone no comprometa los recursos disponibles para la supervivencia de las futuras generaciones:

Aspectos de Sostenibilidad			
	Medio-Ambiental	Social	Económica
Concepto	Las acciones de urbanismo deben provocar la casi nula alteración al ecosistema en el que se insertan: causar el mínimo impacto posible en el medioambiente y el soporte físico, consumir la menor cantidad de recursos y energía y generar la menor cantidad posible de residuos y emisiones.	Es de vital importancia que cualquier proyecto urbano denominado <i>sostenible</i> tenga en cuenta las dinámicas sociales de su entorno y responda a sus demandas, buscando mejorar la calidad de vida de la población, entendiendo su función de contenedor de actividades sociales dentro de la ciudad y asegurando que el diseño del proyecto urbanístico sea realizado de manera participativa y multidisciplinaria.	El proyecto urbanístico debe ser económicamente viable y en lo posible generar actividades que perpetúen su permanencia y generen suficientes ingresos para que la ciudad se mantenga en buenas condiciones, sin comprometer más recursos de los estrictamente necesarios.

Cuadro 1: Aspectos de la Sostenibilidad- Elaboración Propia.

2.2.1.1- El Espacio Urbano:

Funciones Sociales del espacio Urbano.

En los Espacios urbanos de poca calidad sólo tiene lugar un mínimo de actividad, solo se desarrollan actividades estrictamente necesarias, la gente se apresura para llegar a sus hogares tratando de pasar el menor tiempo posible en el exterior. Denotando así, un déficit de uso de espacio público por actividades sociales, de dispersión o de ocio, que en una Ciudad con ingreso económico generado por el turismo es totalmente contraproducente.



Según la bibliografía del Arquitecto Jan Gehl⁴, existen tres tipos de actividades exteriores:

Actividades Necesarias	Son todas las actividades en que las personas implicadas están más o menos obligadas a participar. Generalmente comprenden las tareas cotidianas y la mayoría están relacionadas con la actividad de caminar. Como son actividades que deben realizarse y son prácticamente ineludibles, el ambiente que las rodea no tiene un efecto muy fuerte sobre ellas.
Actividades Opcionales	Son aquellas actividades en las que se participa solo si hay deseo o si lo permiten el lugar y el tiempo. En esta categoría se incluye el hecho de salir a dar un paseo, tomar el sol y la mayoría de las actividades recreativas que resultan especialmente agradables realizar en el exterior. Son actividades que se realizan solo cuando las actividades externas son favorables ya que dependen en gran medida de ellas. Cuando los ambientes son de escasa calidad sólo se llevan a cabo actividades estrictamente necesarias
Actividades Sociales	Dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos. Incluyen juegos, conversaciones, saludos, diversas clases de actividades comunitarias y contactos de carácter pasivo.

Cuadro 2: Tipos de Actividades Exteriores – Elaboración Propia

Entonces, las actividades sociales se generan de manera espontánea, resultantes de las actividades necesarias y opcionales que se ven alargadas por las óptimas condiciones físicas encontradas en el camino. Es decir que, para que existan actividades sociales, el espacio urbano soporte de las actividades necesarias y opcionales debe ser tan bueno que las personas realmente quieran y busquen pasar tiempo en él.

En otras palabras, un espacio urbano es bueno cuando todas las personas salen al espacio público como un fin en sí mismo, confluyendo todas las clases

⁴ Gehl, Jan. "Humanización del Espacio Urbano, la vida social entre edificios". Barcelona: Reverté S.A. 2009 Print



y condiciones sociales en un mismo espacio, desarrollando así un mecanismo de identidad y control social que hace sostenible la existencia del mismo.

2.2.2- Calidad de Vida

2.2.2.1- Concepto:

La Organización Mundial de la Salud en su grupo estudio de Calidad de Vida la ha definido como *"la percepción de un individuo de su situación de vida, puesto que en su contexto de su cultura y sistemas de valores, en relación a sus objetivos, expectativas, estándares y preocupaciones"*.⁵

La misma organización amplía y explica: Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno.

Cuando se habla de Calidad de vida, se tiene en cuenta todos los aspectos que hacen que la vida de las personas sea digna, cómoda, agradable y satisfactoria.

Los indicadores de calidad de vida no incluyen sólo elementos de empleo y riqueza, sino también contemplan a los entornos físicos y arquitectónicos, a la salud física y mental, a la educación, el tiempo-espacio y calidad del ocio, y pertenencia a grupos y colectivos.

Un factor importante para la calidad de vida de las personas es la autonomía con la que realizan sus actividades cotidianas y ésta es lograda cuando las condiciones del entorno se presentan lo suficientemente confortables y con la menor cantidad de obstáculos posibles.

Un buen proyecto de Urbanismo Sostenible maneja este concepto y lo tiene muy presente a la hora de desarrollar sus lineamientos rectores.

Existen varios métodos para medir la Calidad de Vida de las personas en un determinado espacio geográfico, los más utilizados y respetados a nivel global

⁵ OMS, 2005



son el Índice de Desarrollo Humano (IDH) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Happy Planet Index (HPI) de la New Economics Foundation (NEF). Cada uno de dichos índices, maneja los siguientes indicadores:

	Índice de Desarrollo Humano	Happy Planet Index
Indicadores	Expectativa de vida	Expectativa de vida
	Educación	Bienestar
	PIB per cápita	Huella Ecológica

Cuadro 3: Comparativo de Indicadores IDH vs HPI – Elaboración propia

Además, el Happy Planet Index se complementa estudiando el PIB y el IDH de los países, para obtener un panorama más amplio de la sostenibilidad, la solvencia y el estado económico en el que se encuentra cada país estudiado.

2.2.3- Turismo Sostenible

2.2.3.1- Concepto

La Organización Mundial del Turismo (OMT), define al Turismo Sostenible como:

*“El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas”.*⁶

Los criterios y directrices dados por la Organización Mundial del Turismo se aplican a todos los tipos de turismo, a todos los tipos de destino y actividades. Los principios de sostenibilidad se refieren a los aspectos medioambiental, económico y sociocultural del desarrollo turístico y se debe establecer un equilibrio adecuado entre estas tres dimensiones para garantizar la sostenibilidad a largo plazo.

⁶ La Organización Mundial del Turismo (OMT) es un organismo internacional creado en 1975 que tiene como propósito promover el turismo. Formalmente vinculada a las Naciones Unidas desde 1976 al transformarse en una agencia ejecutiva del PNUD.



Consecuentemente, el turismo sostenible debe:

- a) Dar un uso eficiente y óptimo a los recursos medioambientales, que son elemento fundamental del desarrollo turístico, manteniendo los procesos biológicos esenciales y ayudando a conservar los recursos naturales y la diversidad biológica.
- b) Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar sus activos arquitectónicos y culturales, sus valores tradicionales, usos y costumbres, y contribuir al entendimiento y tolerancia intercultural.
- c) Asegurar unas actividades económicas viables a largo plazo, que reporten unos beneficios socioeconómicos bien distribuidos entre todos los agentes, que generen oportunidades de empleo estable y obtención de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas, contribuyendo a la reducción de la pobreza.

El turismo sostenible es un proceso continuo, que requiere un seguimiento constante para introducir medidas preventivas o correctivas que resulten necesarias para la implementación efectiva de sus directrices.

Es importante que esté desarrollado e implementado de manera tal que reporte alto grado de satisfacción a los turistas, fidelizarlos al representar para ellos una experiencia significativa, que los sensibilice y los haga conscientes de los problemas de la sostenibilidad y promueva en ellos prácticas turísticas sostenibles.

2.2.3.2- Prácticas Inklusivas en Actividades turísticas sostenibles

Dentro de las Clasificaciones del Turismo, existe uno que va ganando adeptos a nivel mundial, apuntando a prácticas inclusivas que hacen partícipes de las actividades a las personas con discapacidad a nivel mundial: el Turismo Inklusivo.

El turismo inclusivo es el que permite la igualdad de oportunidades, de todas las personas para desarrollar la totalidad de las acciones que componen la actividad turística de una manera segura, cómoda, autónoma y normalizada, y



que además trata de buscar la rentabilidad económica, buscando beneficiar tanto a la Persona con Discapacidad como a las empresas del Sector. Se logra mediante la oferta de productos, servicios, actividades y entornos de turismo diseñados de manera universal⁷

La aplicación de políticas de eliminación de barreras físicas, aparte de tener un impacto social directo en la calidad de vida de las personas, creando un turismo inclusivo en la ciudad, no sólo se estará beneficiando a los turistas sino a los propios pobladores al darles una infraestructura disfrutable y accesible para todos.

Otra ventaja es que derivará en el aprovechamiento económico de una demanda hasta ahora no valorada:

- Capta turismo “Multi cliente”: El turismo accesible es altamente rentable ya que las personas con movilidad reducida y/o personas con discapacidad generalmente no viajan solas.
- Las Personas con discapacidad y con movilidad reducida en muchos casos disponen de mayor tiempo para dedicarlo al ocio y suelen viajar fuera de las épocas consideradas de “temporada alta”, lo que ayuda a un destino turístico ser rentable durante el año entero.
- Las Personas con Discapacidad y las que poseen movilidad reducida contratan paquetes turísticos y realizan mayores gastos, se toman su tiempo para investigar, planificar y reservar con antelación.
- Es un grupo altamente fidelizable, una vez que han encontrado lugares que cumplen en hacerlos sentir cómodos, los individuos retornan a los mismos con mucha frecuencia.
- Las actividades que se desprenden de este tipo de turismo son generadoras de empleo por diversificación de la oferta turística.

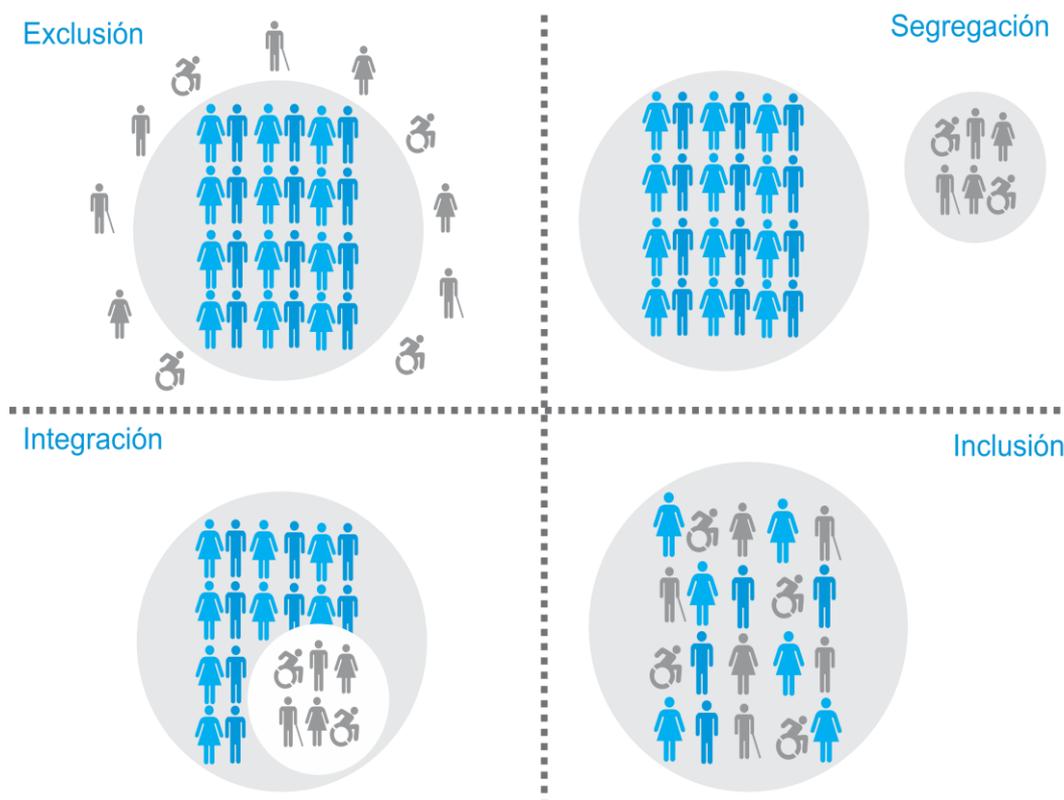
⁷ Organización Mundial del Turismo (2014), Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos, OMT, Madrid.



- Los turistas con discapacidad o movilidad reducida siempre escogen un tipo de alojamiento específico en función del nivel de accesibilidad (en la actualidad solo hoteles de 4 y 5 estrellas)
- Incrementa los beneficios para todos los sectores económicos. Indudablemente, si se consiguen captar más clientes satisfechos, al final se beneficia toda la cadena turística y en definitiva también todas las actividades de la zona que trabajan por la accesibilidad turística.

2.2.4- Accesibilidad e Inclusión

2.2.4.1- El paradigma de la Inclusión



Exclusión, Segregación, Integración e Inclusión. Gráfico de Producción propia- Fuente: Teletón Paraguay

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO⁸, la **Inclusión** es un enfoque que responde positivamente a la diversidad de las personas y a las diferencias individuales, entendiendo que la diversidad no es un problema, sino una oportunidad para el enriquecimiento de la sociedad, a través de la activa participación en la vida

⁸ UNESCO, 2005.



familiar, en la educación, en el trabajo y en general en todos los procesos sociales, culturales y en las comunidades.

En el gráfico se explica el concepto de inclusión en contraposición a los conceptos de:

- **Exclusión:** Proceso mediante el cual los individuos o grupos son total o parcialmente excluidos de una participación plena en la sociedad en la que viven⁹
- **Segregación:** Separación, marginación de un grupo social dentro de uno más grande, por razón de su sexo, raza, cultura, o ideología¹⁰
- **Integración:** proceso dinámico y multifactorial que posibilita a las personas que se encuentran en un sistema marginal (marginación) participar del nivel mínimo de bienestar sociovitual alcanzado en un determinado país.¹¹

Cuando se habla de **INCLUSIÓN** se puede referir a cualquier grupo social segregado. En el presente TFG se refiere específicamente a las Personas con Discapacidad (PcD) y Personas con Movilidad reducida (PMR)

- Persona con Discapacidad (PcD): Es una persona que posee una discapacidad. La discapacidad es aquella condición bajo la cual ciertas personas presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente en la sociedad.¹²
- Persona con Movilidad Reducida (PMR): Es una persona, que de manera transitoria o permanente tiene sus capacidades motoras limitadas. En este grupo se incluyen a los adultos mayores, mujeres embarazadas, personas usuarias de prótesis u órtesis.

Es importante entender que la Inclusión viene tratada desde un enfoque de Derecho de las PcD. El enfoque de Derecho expone que la inclusión no es una

⁹ European Foundation, 1995:4

¹⁰ Wordreference.com

¹¹ Berastegui, J. 2007

¹² Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad – Art. 1. Propósito.



cuestión de caridad ni de favores que se hace a las PcDs, sino que es un derecho y al excluirlas se está violando uno de sus derechos más básicos como personas.

La inclusión incluye aspectos tangibles como intangibles:

El aspecto tangible constituye la eliminación de barreras físicas, acción entendida como Accesibilidad al medio físico, cuya responsabilidad recae en los arquitectos y urbanistas.

El aspecto intangible comprende la eliminación de las barreras actitudinales, tanto psicológicas como culturales, que la población lleva arraigada desde su propia historia y visión cosmológica.

Una ciudad inaccesible niega a las PcD y a las PMR su derecho a circular, a utilizar los espacios públicos como el resto de la ciudadanía lo hace, convirtiéndose en una forma de discriminación aún sin haber sido concebida como tal.

Uno de los pretextos sobre las inversiones en infraestructuras accesibles es que las PcDs son un grupo demasiado pequeño de personas y que la inversión, por lo tanto, no es rentable. Sin embargo, según la proyección realizada por la División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, para el 2050 el 21% de la población mundial superará los 60 años de edad; este hecho, unido a un aumento del número de accidentes laborales y de tráfico, la degradación de las condiciones medioambientales, la aparición de enfermedades (esclerosis, Alzheimer, SIDA, etc.) y a razones puramente genéticas, habrá un importante incremento del sector de población de Personas con Discapacidad y Movilidad Reducida¹³.

2.2.4.2- Cadena de Accesibilidad. Concepto y beneficios

Dentro del concepto de Urbanismo Sostenible y la Calidad de vida se repite sistemáticamente la búsqueda del bienestar de los usuarios en general,

¹³ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas
División de Población, World Population Ageing: 1950-2050 (Nueva York, 2002).

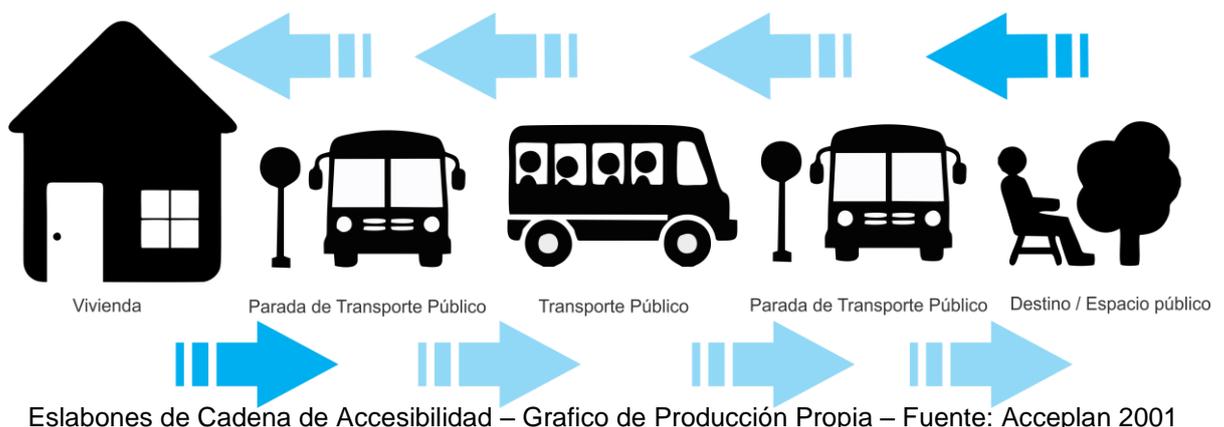


respetando, en todo momento, los parámetros de sostenibilidad y respeto hacia el Medio Ambiente.

Dicho bienestar existe solamente si los usuarios pueden realizar la totalidad de sus actividades cotidianas con la mayor seguridad y autonomía posibles. Es en este punto en el que se hace visible la figura de la **Cadena de Accesibilidad**.

El concepto es simple: el desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, especialmente si dicha persona posee alguna discapacidad funcional, debe producirse de manera continua y sin rupturas; esto es, el recorrido debe ser accesible de principio a fin.

Los Eslabones fundamentales de las Cadenas de Accesibilidad se pueden resumir, para su aplicación en Urbanismo en general:

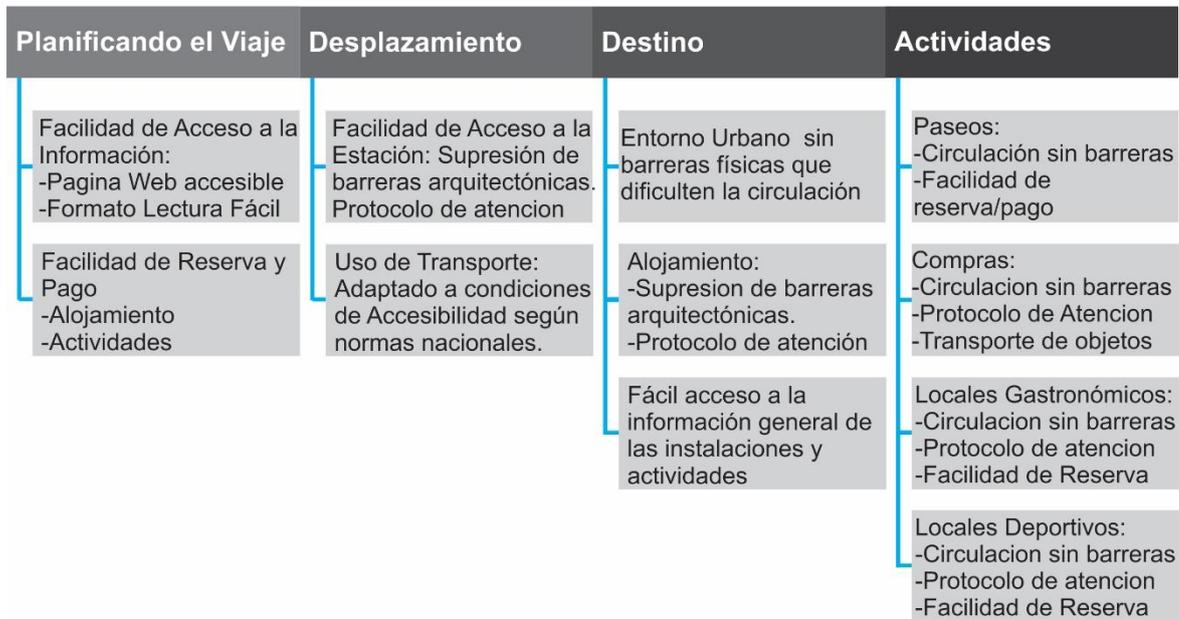


En las ciudades que posean oferta turística, como es el caso de la ciudad en estudio, si el objetivo es explotar la potencialidad del turismo en general y con oportunidades para Personas con Discapacidad es importante ampliar el panorama y tener en cuenta los siguientes eslabones:

:



Cadena de Accesibilidad



Cadena de Accesibilidad Turística – Grafico de elaboración propia.

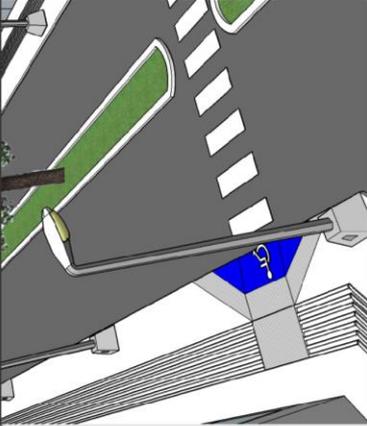
Es importante ofrecer una respuesta desde la cadena de viaje para que todo el sistema de turismo inclusivo y sostenible se mantenga en funcionamiento, perdure en el tiempo y la ciudad se forme la reputación de destino turístico inclusivo, con una clientela fidelizada pero siempre atrayente para visitantes primerizos.

Una cadena de accesibilidad es la mejor manera de incluir a las PcD en la vida social y en el turismo de la ciudad, siendo éstos pobladores o visitantes.

Centrarse en la experiencia del usuario y en sus movimientos es primordial para la elaboración de lineamientos estratégicos verdaderamente inclusivos y sostenibles.



2.2.4.3- Ejes de Accesibilidad:

MARCO CONCEPTUAL	
<p>Accesibilidad Urbanística</p> <p>EJES DE ACCESIBILIDAD</p> <p>“El diseño urbano se torna más universal, cuanto mayor es el abanico de población que satisfice”. La accesibilidad urbanística es la rama de la accesibilidad al medio físico que se encarga de la eliminación de barreras físicas en el Espacio Urbano. Comprende criterios de accesibilidad en estacionamientos, calles, veredas, equipamiento urbano y desde el diseño universal propone señales que sean percibidas por todos los sentidos mediante texturas, aromas y sonidos.</p> <p>El primer paso para la inclusión real de las PcD es que la ciudad posea una infraestructura que les permita circular por sus calles y utilizar sus espacios públicos. De esta manera se visualiza a la Persona con Discapacidad como usuaria del espacio urbano, concieniciando a las personas sin discapacidad y contribuyendo también así a la eliminación de las barreras actitudinales.</p>	<p>Accesibilidad Arquitectónica</p> <p>La accesibilidad arquitectónica se enfoca más detalladamente en la eliminación de barreras en construcciones específicas en el espacio considerado privado. Comprende las rampas de acceso, las dimensiones y materialidad de aberturas y pasillos de circulación, la existencia y dimensiones de sanitarios accesibles, las características de ergonomía del equipamiento entre varios otros criterios.</p> <p>La accesibilidad arquitectónica es importante porque son los pequeños detalles en las construcciones que son las que construyen un Entorno Discapacitante para la funcionalidad de las PcD y las PMR ya sea su condición permanente o transitoria.</p> <p>Las dimensiones requeridas por la Accesibilidad Arquitectónica se sublevan ante las medidas mínimas requeridas por el Funcionalismo y el concepto de optimización de espacio, buscando una arquitectura cuya escala sea realmente Humana y sensible a las necesidades de la diversidad de usuarios a los que sirve.</p>
<p>Imágenes</p>  <p>Cruce Accesible - Elab. Propia</p>	 <p>Recepción accesible- Elab. Propia</p>



MARCO CONCEPTUAL	Imágenes
<p>EJES DE ACCESIBILIDAD</p> <p>El objetivo es que un mensaje pueda ser recibido y comprendido por cualquier persona, para que ésta pueda desenvolverse en su entorno de manera autónoma. Esta rama de la accesibilidad, además de servir a las PcD sirve también a las personas analfabetas o que no hablan o entienden el idioma local, como el caso de turistas extranjeros que recibe la ciudad en estudio.</p> <p>Los medios utilizados para entregar el mensaje varían:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Señalética Visual: Carteles con tipografías accesibles y colores contrastantes. El lenguaje debe ser simple y claro. Es alentado el uso de Iconografía. Este tipo de Señalética es útil para personas con y sin discapacidad, no parlantes del idioma local o usuarios que visitan por primera vez las instalaciones. Pueden ser Orientativas, Direccionales o Funcionales. - Comunicación Visual: Para personas con Discapacidad Auditiva es de sustancial importancia que el espacio visitado cuente con un intérprete de Lengua de Señas que los guíe y responda sus preguntas, dado que las personas sordas muchas veces no están familiarizadas con la Lengua Oral en su forma escrita. - Señalética Auditiva: Alarmas, voz en OFF, utilizado para personas con discapacidad visual en lugares estratégicos del espacio. - Señalética Táctil: Sirven principalmente a las personas con discapacidad visual. El formato braille es aplicado a la cartelería en general. En la superficie horizontal se colocan señales táctiles direccionales indicando el recorrido y señales táctiles de alerta alrededor de los obstáculos. <p>Una Señalética realmente accesible es aquella que contempla todas las modalidades antes mencionadas con el fin de permitir un manejo más amigable (e informado) del espacio por parte del usuario.</p>	 <p>Señalética Braille sobre Pasamanos Fuente: Braille Collina (Chile)</p>   <p>Nuevo Símbolo de Accesibilidad (SIA) - Fuente: The Accessible Icon Project</p> <p>Símbolo de Sordera e Hipoacusia. Fuente: Normas INTN CTN 45</p>  <p>Lengua de Señas – Palabras: LOVE – Fuente: Teatro de Sordos de México.</p>

Accesibilidad Señalética



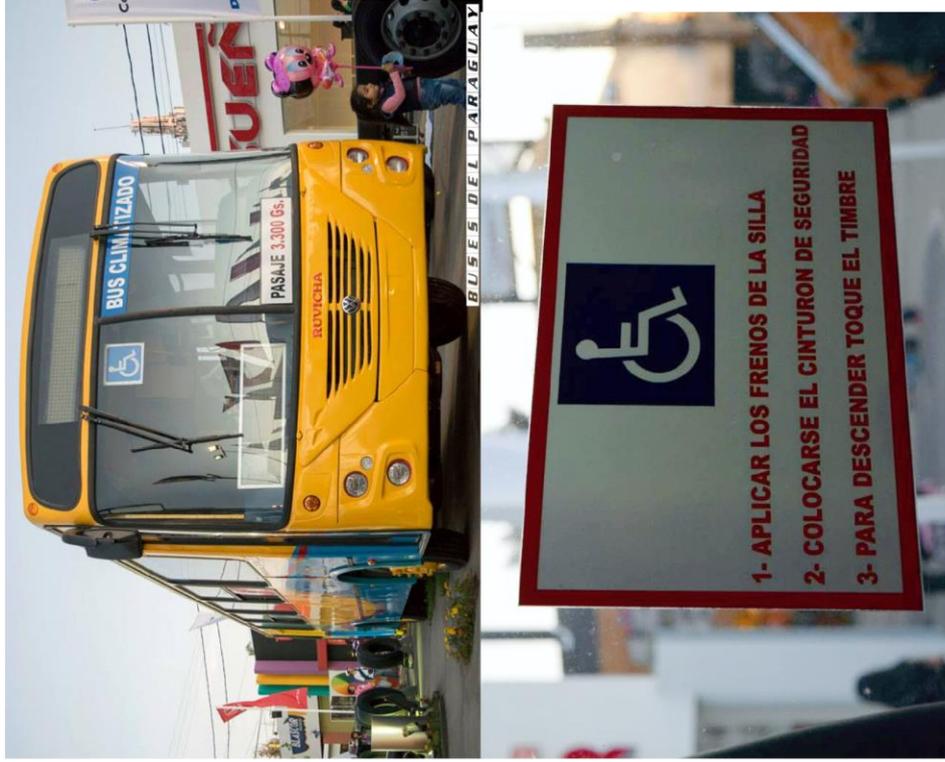
MARCO CONCEPTUAL

EJES DE ACCESIBILIDAD

Imágenes

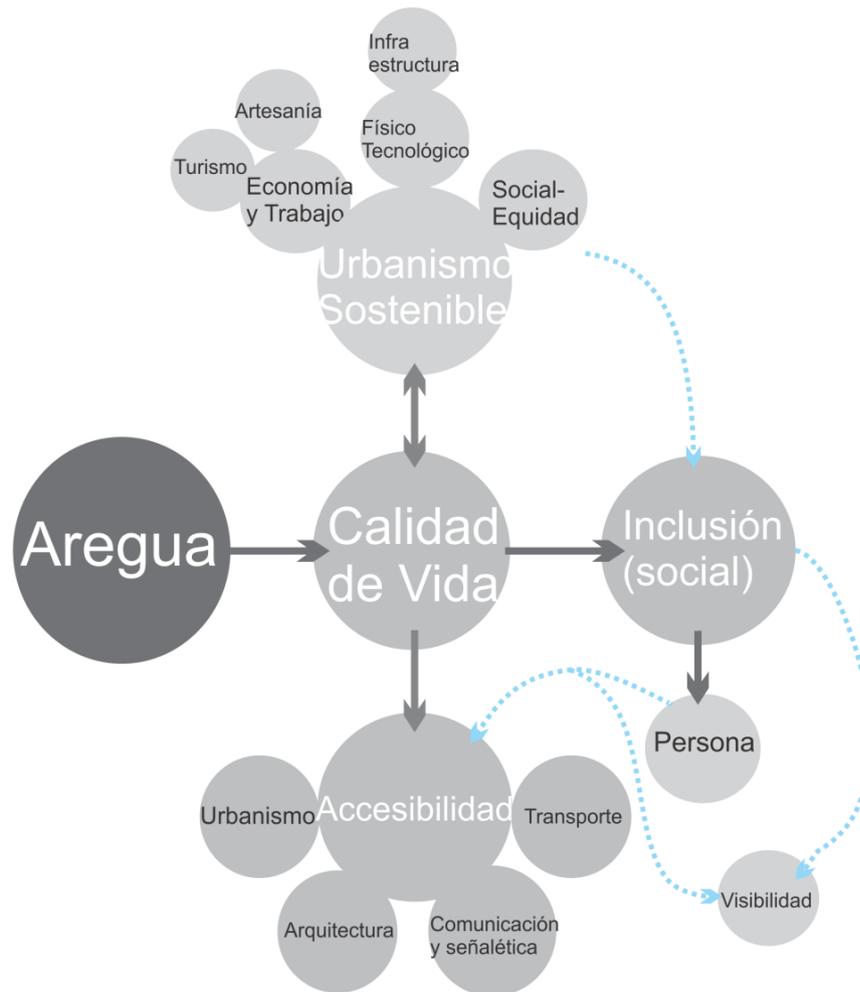
Una parte importante de la accesibilidad al medio físico y a la cadena de accesibilidad es la movilidad, entendida como medio y como finalidad.

La accesibilidad en el transporte puede ser aplicada tanto a móviles públicos como privados. Para que un automotor sea accesible dentro de los parámetros de la legislación nacional, debe cumplir con los parámetros detallados en la NP 39 006 12 del CTN 39, subcomité de Transporte Accesible del Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Metrología. Las Paradas de transporte público también deben ser accesibles, con un espacio libre, dentro de las mismas que pueda albergar bajo techo a una persona usuaria de silla de ruedas y poseer señalética adecuada indicando los itinerarios en formato visual y braille. La accesibilidad en el transporte, público sobre todo, contribuye a un desarrollo de actividades más autónomo por parte de las PcD y las PMR, vital para la inclusión integral efectiva de las mismas.



Buses Accesibles de empresa LINCE S.R.L. – Fuente: Buses del Paraguay

Accesibilidad en el Transporte



Entonces, ¿Cómo relacionamos todos estos temas y porque son importantes?

Con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas usuarias del espacio urbano de la Ciudad de Aregua se opta por volver la mirada a las características físicas, económicas y sociales que la ciudad ofrece actualmente, como el Turismo, Artesanía y la Historia; al mismo tiempo se explora el enfoque social de la equidad de derechos se busca la inclusión social de las PcDs y PMR que sólo se puede dar si éstas pueden usar el espacio urbano.

Y para utilizarlos, estos espacios deben ser accesibles. Al eliminar las barreras físicas, y los usuarios salen al espacio urbano sin ninguna limitación impuesta por el entorno, se visualiza al grupo social como existente dentro del paisaje, formando parte de la ciudad y de sus habitantes y mientras más se entra en contacto se van eliminando barreras actitudinales, permitiendo la verdadera inclusión social.



2.3-Estado del Arte.

2.3.1- Publicaciones relevantes por temas de estudio

Urbanismo Sostenible	
	Resumen de ideas principales
Ciudades para un Pequeño Planeta, Richard Rogers. ¹⁶	Expone cómo la supervivencia de la raza humana fue siempre un equilibrio entre población, recursos y medio ambiente; está convencido de que el diseño urbano puede evolucionar para crear nuevas herramientas que moldeen a las ciudades, enfocándose en generar entornos sostenibles, inclusivos y civilizadores, pudiendo ser éstas el trampolín para regresar a la armonía perdida entre la humanidad y su medio.
	Explica como la sostenibilidad debería convertirse en el principio fundamental de la proyección urbana, dado que en el momento de la realización de la investigación, así como en la actualidad, las ciudades están produciendo una peligrosa inestabilidad social asociada, entre otros factores, al inevitable declive medioambiental.
	Rogers explica que no puede existir armonía ciudadana ni mejoras medioambientales sin el respeto a los derechos humanos y la paz. Las ciudades han crecido, han cambiado y se han complejizado tanto que se hace difícil recordar que sus existencia se justificad para, supuestamente, satisfacer las necesidades humanas y sociales de las comunidades.
	Subraya que se deben perseguir el desarrollo de las tecnologías que aparte de proteger la ecología, HUMANICEN en espacio urbano, ya que la ciudad sostenible debe aportar el soporte físico y social ideal para el cumplimiento de los derechos humanos básicos.
	La demanda de una arquitectura que contribuya a la sostenibilidad medioambiental y social debe manifestarse entre arquitectos y urbanistas

¹⁶ Rogers, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. 1. Barcelona:Gili, 2000. Print



ya que estos, por lo general, se convierten en cómplices de la segregación urbana y sus consecuencias en la ciudad.

Urbanismo Sostenible en Educación Plástica y Visual. Arq. Gema Santamaría¹⁷

Santamaría expone a raíz de una observación detallada como las ciudades se van olvidando de sus habitantes, llegando a la conclusión de que la solución a ese caos es la EDUCACION. Explica la importancia de ir formando a los niños como ciudadanos críticos, con conciencia cívica, educarles en el urbanismo sostenible y en la buena práctica para el desarrollo de la ciudad, para que sean conscientes y responsables con su entorno, que crezcan con respeto hacia la ciudad.

Así, en su futuro como ciudadanos serán capaces de promover o llevar a cabo intervenciones justificadas y fundamentadas, en los procesos participativos de creación de la ciudad que promueve el Urbanismo Sostenible. Con ello, escribe Santamaría, se obtendrán ciudades vivas, pensadas para mejorar la calidad de vida de las personas que las habitan y hacen uso de sus espacios.

Adentrándonos al concepto y publicaciones del urbanismo sostenible nos encontramos con su dimensión más humana, mas social, enfocada en el usuario y sus experiencias y en cómo lograr la plena inclusión de los sectores sociales relegados en la vida de la ciudad, en la forma del Urbanismo Inclusivo.

Cuadro 4: Publicaciones de Urbanismo Sostenible. Elaboración Propia

¹⁷ Santamaría, Gema «Urbanismo Sostenible en Educación Plástica y Visual», llevado a cabo con los alumnos de 1º y 2º de Educación Secundaria Obligatoria del IES Rei en Jaime de Alzira, Valencia



Urbanismo Inklusivo (derivado del Urbanismo Sostenible)

Congreso CIDEU de Urbanismo Inklusivo¹⁸ (Feb, 2015. Bs.As.- Arg.)

En líneas generales exponía lo siguiente: que según el planteamiento original de Cerda, el Urbanismo debería ser forzosamente inclusivo y que en el urbanismo actual se observan 2 errores fundamentales:

- 1- Los actores que forman parte del proceso: pocas veces la ciudadanía tiene un papel activo en el hecho de hacer ciudad, aun debiendo ser éstos el centro del diseño urbano.
- 2- Llevar el bienestar solo a una parte de la ciudadanía: tal vez se haga sin intención pero parece ser una cuestión repetitiva el hecho que se dejen afuera del diseño urbano a otros colectivos minoritarios como género, discapacidad, entre otros. Ya que el fin último debería ser el bienestar de toda la ciudadanía al menos hasta generalizar unos niveles mínimos de calidad de vida.

Se observan entonces dos acciones clave para que el urbanismo sea realmente inclusivo: Cómo pensar lo urbano con la ciudadanía (como tantos años antes exponía **Jane Jacobs**) y cómo priorizar las acciones que se deben incorporar a la agenda urbana para que toda la ciudadanía alcance niveles de bienestar.

Se deben ofrecer soluciones en temas estratégicos como: movilidad, provisión e implementación de espacio público y formalización de las informalidades urbanas y se debe tratar de conseguir la sostenibilidad del proyecto mediante apropiación, conservación y buen uso de espacios,

¹⁸ www.cideu.org – Web oficial de Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, una asociación integrada por ciento veinticuatro miembros, de los cuales ciento cuatro son ciudades iberoamericanas, dieciocho son instituciones colaboradoras y dos son miembros de honor: la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB). Impulsa el desarrollo económico y social de las ciudades iberoamericanas, mediante proyectos estratégicos y promueve la reflexión en torno a las estrategias urbanas, facilitando su circulación.



	obras y servicios.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">“La Ciudad Inclusiva”¹⁹ - Arq. Marcelo Balbo</p>	<p>Expone que las ciudades de los países subdesarrollados fueron (y siguen siendo) lugares de exclusión.</p>
	<p>Explica que los procesos de globalización excluyen a las personas, territorios y actividades que no producen o no contienen algún valor de interés para la economía mundial. Según sus observaciones, en las ciudades de los países en desarrollo la exclusión se manifiesta básicamente en tres dimensiones: población excluida de bienes y servicios urbanos básicos, exclusión del trabajo formal y exclusión de la representación política y toma de decisiones. Según su experiencia, los proyectos e inversiones para mejorar la calidad de vida de las personas, si son de fondos públicos o gubernamentales carecen de la sostenibilidad para hacerlos efectivos y los proyectos que más se mantienen en el tiempo y son más eficientes son siempre los que provienen de fuentes privadas, o articulaciones público privadas. El desafío está en lograr que inversores privados se preocupen por algo más que la rentabilidad y apunten a resultados que busquen mayor justicia social.</p>
	<p>Históricamente, el modelo de ciudad productiva creció prevaleciendo sobre aquel de la ciudad como lugar de encuentro y experiencias, de mediación y de integración social.</p>
<p>Toma el concepto de CIUDAD INCLUSIVA dada por la Conferencia HABITAT II²⁰ : La ciudad inclusiva es el lugar donde cualquier persona, independientemente de su condición económica, sexo, edad, raza, religión, etc. puede permitirse participar productiva y positivamente de las</p>	

¹⁹ publicada en la compilación “Cuadernos de la CEPAL” en el año 2003

²⁰ Segunda Conferencia Mundial sobre los Asentamientos Humanos, HABITAT II, organizada por las Naciones Unidas en Estambul, conocida también como “Cumbre de las Ciudades” (2000)



<p>oportunidades que la ciudad tienen para ofrecer.</p> <p>Finalmente concluye que la lucha contra la exclusión y el reforzamiento de la inclusión requieren políticas urbanas, económicas y sociales, en las que se establezca con claridad el derecho a la ciudad.</p>
--

Cuadro 5: Publicaciones de Urbanismo Inklusivo – Elaboración propia

Este derecho a la ciudad antes expuesto es un derecho inherente a la condición del ser humano urbano. El usuario debe poder acceder a todo lo que una ciudad tiene para ofrecer. En el caso de la ciudad que es foco del presente Trabajo Final de grado, es una ciudad turística.

El tipo de turismo que va acorde a los conceptos antes revisados de Urbanismo Sostenible e Inklusivo es el de **Turismo Inklusivo o Accesible**. Un tema todavía bastante nuevo dentro de la industria y más aún en la región.

Turismo Inklusivo o Accesible	
<p>“Turismo Accesible, la oportunidad ignorada” Dra. María Luiza Souca.²¹</p>	<p>Souca realiza un análisis de la industria del turismo, llegando a la conclusión de que para crear una experiencia turística positiva (que es un factor fundamental para la obtención de beneficios económicos), la industria del turismo debe prestar atención a todos los elementos que contribuyen al mismo, especialmente en cuestiones de accesibilidad.</p>
	<p>Manejando estadísticas resalta que existe un mercado de más de 650 millones²² de personas alrededor del mundo y que para finales del año 2020 dicho mercado llegará a 1.2 billones de usuarios, mostrando así su gran potencial de crecimiento.</p>
	<p>Define al turismo accesible como <i>“el que permite a las personas con limitaciones de acceso, en movilidad, visión, audición dimensiones cognitivas funcionar de manera independiente y con equidad y dignidad a través de la entrega de productos, servicios y ambientes con criterios</i></p>

²¹ Souca, Maria Luiza. “Accessible Tourism – The Ignored Opportunity”. Bolyai University Cluj Napoca, Faculty of Economics and Business Administration (Rumania) (2010). Print. Usado como referente por la OMT de la ONU para la elaboración de su manual de recomendaciones para el Turismo Accesible.

²² Fujiura and Rutkowskikmitta, 2001; Mercer and MacDonald, 2007



*de diseño universal. Esta definición incluye a personas viajando con niños en carritos, personas con discapacidad y personas mayores*²³

Explica que actualmente la industria del turismo no se encuentra preparada para ser considerada totalmente accesible, pues si bien algunas instalaciones cuentan con adecuaciones mínimas reglamentarias para mantener abierto el negocio (como por ejemplo, contar con espacios reservados para personas con discapacidad) no tienen en cuenta otros requerimientos como el hecho de contar con un staff entrenado en pautas de trato a personas con discapacidad, vehículos del establecimiento accesibles, habitaciones de hotel adaptadas, etc. Que donde el término ACCESIBLE se vuelve INCLUSIVO.

En el documento expone que hay dos principales razones por la que este mercado se ve ignorado por la industria mundial del turismo:

1. Existe poca investigación y bibliografía sobre el tema: que muestre que la industria del turismo puede beneficiarse haciendo cambios para producir un producto de turismo más accesible.
2. Existe la percepción de que el turismo accesible es de bajo rendimiento: esto se debe al estereotipo de que las personas a las que va dirigido este mercado dependen de pensiones o ganas salarios significativamente más bajos que la media, por su condición. Pero de acuerdo a las últimas estadísticas, el mercado del turismo accesible esta en continuo crecimiento dejando claro que ignorar su potencial es ignorar fructíferas oportunidades de negocios. Pioneros de la industria en Europa y Estados Unidos han demostrado a través de su ejemplo que el turismo accesible puede convertirse en una ventaja competitiva.

De acuerdo con datos la DMS²⁴ las personas con discapacidad tienden a convertirse en clientes regulares luego de consiguen instalaciones

²³ Darcy and Dickson, 2009, pag.34

²⁴ Departamento de Cultura, Medios y Deporte (por sus siglas en Ingles) del Gobierno Británico



que se ajusten a sus necesidades, tienden a tomarse vacaciones más largas, tienden a viajar acompañados y por ende a gastar más dinero por viaje que el turista promedio, hecho que beneficia a la industria y a la economía local.

Cuadro 6: Publicaciones de Turismo Inclusivo – Elaboración propia

2.4- Marco Legal

2.4.1- Normas y Cartas Internacionales

2.4.1.1- Urbanismo Sostenible

Declaración de Estocolmo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (1972): *“El crecimiento natural de la población plantea continuamente problemas relativos a la preservación del medio, y se deben adoptar normas y medidas apropiadas, según proceda, para hacer frente a esos problemas. De cuanto existe en el mundo, los seres humanos son lo más valioso. Ellos son quienes promueven el progreso social, crean riqueza social, desarrollan la ciencia y la tecnología y, con su duro trabajo, transforman continuamente el medio humano. Con el progreso social y los adelantos de la producción, la ciencia y la tecnología, la capacidad del hombre para mejorar el medio se acrece cada día que pasa”.*

Carta de Aalborg o Carta de las Ciudades Europeas hacia la sostenibilidad (1994): *“Nosotras, ciudades, comprendemos que el concepto de desarrollo sostenible nos ayuda a basar nuestro nivel de vida en la capacidad transmisora de la naturaleza. Tratamos de lograr una justicia social, unas economías sostenibles y un medio ambiente duradero. La justicia social pasa necesariamente por la sostenibilidad económica y la equidad, que precisan a su vez de una sostenibilidad ambiental.”*

Carta de Leipzig Sobre Ciudades Europeas Sostenibles (2007): *“Nuestras ciudades poseen cualidades culturales y arquitectónicas únicas, poderosas fuerzas de inclusión social y posibilidades excepcionales para el desarrollo*



económico. Son centros de conocimiento y fuentes de crecimiento e innovación. Sin embargo, también sufren problemas demográficos, desigualdad social y exclusión social de grupos específicos de población, carencia de viviendas asequibles y apropiadas y problemas medioambientales. A largo plazo, las ciudades no pueden satisfacer su función de motor de progreso social y crecimiento económico, tal y como se describe en la Estrategia de Lisboa, a menos que seamos capaces de mantener el equilibrio social, tanto intra como interurbano, de proteger su diversidad cultural y de establecer una elevada calidad en lo que al diseño, la arquitectura y el medio ambiente se refiere”

Carta de Lisboa (1996): *“Creemos que el proceso de la Agenda Local 21 exige el compromiso de la autoridad local en su totalidad, tanto si se trata de un pueblo, de una ciudad o de una comunidad rural. La creación de redes internas es importante para comprometer al gobierno y a la administración municipal, a los cargos elegidos y a los funcionarios, a todos los departamentos y niveles de responsabilidad. El soporte del máximo representante municipal así como la formación de los representantes elegidos y de los funcionarios en conceptos de sostenibilidad son esenciales. Como la sostenibilidad local está hecha de sostenibilidad social, económica y medioambiental, es indispensable una aproximación trans-sectorial.”*

2.4.1.2- Turismo Sostenible

Carta del Turismo Sostenible, Islas Canarias (1995): *“El desarrollo turístico deberá fundamentarse sobre criterios de sostenibilidad, es decir, ha de ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales. El desarrollo sostenible es un proceso orientado que contempla una gestión global de los recursos con el fin de asegurar su durabilidad, permitiendo conservar nuestro capital natural y cultural, incluyendo las áreas protegidas. Siendo el turismo un potente instrumento de desarrollo, puede y debe participar activamente en la estrategia del desarrollo sostenible. Una buena gestión del turismo exige garantizar la sostenibilidad de los recursos de los que depende”*



2.4.1.3- Discapacidad

Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Aprobado por la Asamblea de la ONU en el 2006, entrando en vigencia oficial en el año 2008): *“El propósito de la presente Convención es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (...)*

Se rige por ocho principios rectores:

- 1- El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas;*
- 2- La no discriminación;*
- 3- La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad;*
- 4- El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humanas;*
- 5- La igualdad de oportunidades;*
- 6- La accesibilidad;*
- 7- La igualdad entre el hombre y la mujer;*
- 8- El respeto a la evolución de las facultades de los niños y las niñas con discapacidad y de su derecho a preservar su identidad.”.*

2.4.2- Legislación Nacional.

2.4.2.1- Urbanismo Sostenible

Constitución Nacional de la República del Paraguay (1992):

“Artículo 6 - DE LA CALIDAD DE VIDA



La calidad de vida será promovida por el Estado mediante planes y políticas que reconozcan factores condicionantes, tales como la extrema pobreza y los impedimentos de la discapacidad o de la edad.

El Estado también fomentará la investigación sobre los factores de población y sus vínculos con el desarrollo económico social, con la preservación del ambiente y con la calidad de vida de los habitantes.

Artículo 7 - DEL DERECHO A UN AMBIENTE SALUDABLE:

Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado.

Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral. Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental pertinente.

Artículo 8 - DE LA PROTECCIÓN AMBIENTAL:

Las actividades susceptibles de producir alteración ambiental serán reguladas por la ley. Asimismo, ésta podrá restringir o prohibir aquellas que califique peligrosas.

Se prohíbe la fabricación, el montaje, la importación, la comercialización, la posesión o el uso de armas nucleares, químicas y biológicas, así como la introducción al país de residuos tóxicos. La ley podrá extender ésta prohibición a otros elementos peligrosos; asimismo, regulará el tráfico de recursos genéticos y de su tecnología, precautelando los intereses nacionales.

El delito ecológico será definido y sancionado por la ley. Todo daño al ambiente importará la obligación de recomponer e indemnizar.”

Ley Orgánica Municipal N. ° 1294 (1987): “Las municipalidades legislan el saneamiento y protección del medio ambiente, emiten todas las disposiciones



relativas a los componentes naturales del medio ambiente, a la ordenación espacial, a las alteraciones, desequilibrios e impactos ambientales”.

Ley N° 294 de Evaluación de Impacto Ambiental (1993): “*Artículo 1º.- Declárase obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental. Se entenderá por Impacto Ambiental, a los efectos legales, toda modificación del medio ambiente provocada por obras o actividades humanas que tengan, como consecuencia positiva o negativa, directa o indirecta, afectar la vida en general, la biodiversidad, la calidad o una cantidad significativa de los recursos naturales o ambientales y su aprovechamiento, el bienestar, la salud, la seguridad personal, los hábitos y costumbres, el patrimonio cultural o los medios de vida legítimos.*”

Ordenanza Municipal de Aregua N° 22 (2003): “*que aprueba el Plan de Ordenamiento Territorial y Ambiental de Aregua (POTA Aregua)*”

2.4.2.2- Turismo Sostenible

Ley 2828 del Turismo (2005): “*Artículo 7º.-Esta Ley tiene por objeto regular la orientación, facilitación, el fomento, la coordinación y control de las actividades turísticas, a través de:*

a) la creación de las condiciones adecuadas que permitan el desarrollo del turismo interno y receptivo como factor fundamental para el desarrollo socio-económico del país; y del turismo emisor como factor determinante de intercambio cultural, comercial, y de integración con otras regiones y países.”

2.4.2.3- Discapacidad

Constitución Nacional de la República del Paraguay (1992):

“Artículo 47 - DE LAS GARANTÍAS DE LA IGUALDAD

El Estado garantizará a todos los habitantes de la República:



1. *la igualdad para el acceso a la justicia, a cuyo efecto allanará los obstáculos que la impidiesen;*
2. *la igualdad ante las leyes;*
3. *la igualdad para el acceso a las funciones públicas no electivas, sin más requisitos que la idoneidad, y*
4. *la igualdad de oportunidades en la participación de los beneficios de la naturaleza, de los bienes materiales y de la cultura.*

Artículo 58 - DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EXCEPCIONALES

Se garantizará a las personas excepcionales la atención de su salud, de su educación, de su recreación y de su formación profesional para una plena integración social.

El Estado organizará una política de prevención, tratamiento, rehabilitación e integración de los discapacitados físicos, psíquicos y sensoriales, a quienes prestará el cuidado especializado que requieran.

Se les reconocerá el disfrute de los derechos que esta Constitución otorga a todos los habitantes de la República, en igualdad de oportunidades, a fin de compensar sus desventajas.”

Ley 4934 de Accesibilidad al Medio Físico Para las Personas con Discapacidad (2013): “Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto establecer las disposiciones que permitan la inclusión de las personas con discapacidad a la sociedad, a los efectos de garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de accesibilidad al medio físico, conforme a los artículos 46, 47 y 58 de la Constitución Nacional, a la Ley N° 3.540 del 24 de julio de 2008, “QUE APRUEBA LA CONVENCION SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y EL PROTOCOLO FACULTATIVO DE LA CONVENCION SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD”, de las Naciones Unidas y la Ley N° 1.925 del 19 de junio de 2002, que ratifica la “CONVENCION INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION CONTRA



LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD”, de la Organización de los Estados Americanos.”

Normas de accesibilidad al Medio Físico – INTN – CTN 45 (2010): *“Siguiendo el Artículo 9 de la Convención que dice que “los Estados partes deben: desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público...Ofrecer información a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad...”, las instituciones de nuestro país deberán plantearse como meta el promover el conocimiento y aplicación de normativas internacionales de accesibilidad universal a través de las **Normas Paraguayas de Accesibilidad**, para la creación de espacios comunes que faciliten el desplazamiento sin obstáculos para todos y todas, así como la promoción del conocimiento, interés y apoyo de todos los miembros de la comunidad, a fin de que vayan desarrollando el hábito de pensar en la convivencia diaria con las personas con discapacidad, aportando su actitud, sus esfuerzos y el respeto hacia la condición humana ante todo.”*

2.5- Marco Referencial.

Las ciudades estudiadas como referencia por el presente Trabajo Final de grado son:

A nivel mundial, la **Ciudad de Turín (IT)** – Ficha 4

A nivel regional, la **Ciudad de Córdoba (ARG)** – Ficha 5

Los puntos más resaltantes de las intervenciones inclusivas a los espacios urbanos en ambas ciudades turísticas se observan las fichas presentadas a continuación.

Ambas ciudades presentan rasgos similares con la Ciudad de Aregua, aunque en escalas diferentes, por lo que es interesante comparar las intervenciones realizadas en las mismas y constatar cuáles y de qué manera éstas podrían ser aplicables para una ciudad de escala e importancia territorial como es la ciudad de estudio.



CAPITULO 3 - RELEVAMIENTO DE INFORMACIÓN POR EJES

Introducción al Capítulo.

El presente capítulo se divide en Ejes Estratégicos evidenciados en la observación de la ciudad de estudio y los objetivos del Trabajo Final de Grado, se organizan en fichas para su fácil acceso y manejo, ordena de la siguiente manera:

Eje 1: Urbanismo Sostenible y Calidad de Vida.

El primer eje de relevamiento es el de los temas de Urbanismo Sostenible y Calidad de Vida. Dado los indicadores similares, estos dos temas se tratan dentro del mismo eje.

El Eje 1, se divide en los siguientes sub-ejes:

- a- Medio Ambiente: releva e identifica tendencias que tienen que ver con el estado del agua, la orografía, la topografía, la fauna y la flora del lugar desde la óptica de la sostenibilidad buscada en la intervención.
- b- Sociedad: releva el estado en el que se encuentra la Sociedad Aregüena, analizando la demografía, las características de la población en general y los centros culturales como activadores de la vida social. Los datos demográficos actualizados no se encuentran disponibles por lo que a efectos de la justificación del presente trabajo se utilizan cifras obtenidas según porcentajes estimativos dotados por la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos y el Estudio de Prevalencia de la Discapacidad realizado por la agencia de cooperación japonesa JICA
- c- Economía: Analiza las actividad económica actual en la ciudad, la actividad agrícola, la actividad comercial, la artesanía y el turismo, con énfasis en este último. A nivel país no se cuentan con indicadores socioeconómicos actualizados ni niveles de NBI acordes con el crecimiento de la población desde el año 2002, por lo que no se analizan en el presente TFG.

Eje 2: Turismo Sostenible.

En el eje de Turismo Sostenible se analizan los aspectos que hacen al turismo actual en la ciudad de Aregua:



- a- Conectividad: releva datos de cómo se accede a la ciudad por los diferentes medios de transporte en la actualidad.
- b- Puntos de interés: divididos en carácter Histórico-Patrimonial, Natural y de Arte y artesanía, releva zonas, ejes y puntos de interés dentro de cada carácter. Los identifica, los ubica en el mapa y detalla brevemente sus características con el objetivo de conocer las potencialidades presentes en los mismos a fortalecer a la hora de desarrollar la propuesta.
- c- Servicios: releva la infraestructura de servicios disponibles en la actualidad para los turistas que visitan Aregua. Identifica Hoteles, posadas y locales gastronómicos para ubicarlos en el mapa, explicar brevemente sus características generales y ver de qué manera pueden ser incluidos en la propuesta.
- d- Actividades: explica brevemente las diversas actividades ofrecidas en la ciudad como parte de su atractivo turístico.
- e- Movimiento de Turistas: analiza el flujo observado de personas durante las diferentes temporadas, los grupos que la ciudad atrae, si son locales o extranjeros o si poseen algún tipo de discapacidad.

Eje 3: Accesibilidad e Inclusión.

En el tercer eje se expone el relevamiento de barreras urbanísticas, de señalética y de transporte observados en la ciudad, específicamente en los puntos de unión entre las zonas, ejes y puntos de interés y de servicios relevados en el eje anterior con el objetivo de apuntar al desarrollo de una infraestructura que pueda soportar al turismo inclusivo para ayudar al desarrollo económico de la ciudad. Se decide que por el alcance del presente Trabajo Final de Grado, no se relevarán las barreras arquitectónicas, ya que corresponden a un nivel de intervención diferente.

El eje se divide según las barreras relevadas:

- a- Barreras Urbanísticas: se relevan estados de veredas, los rebajes en las mismas, los desniveles en el recorrido, los cruces peatonales y equipamientos urbanos, desde la óptica de la facilidad del desplazamiento entre los puntos para Personas con Discapacidad o con Movilidad Reducida



- b- Barreras de Señalética y Comunicación: relevan la facilidad o dificultad de acceso a la información, tanto para personas sin discapacidad, como para personas con algún tipo de discapacidad sensorial o intelectual.
- c- Barreras de Transporte: se relevan el estado de las paradas del transporte público y los vehículos de la flota que pasan por la ciudad, viendo si cumplen con los criterios de accesibilidad expresados en la normativa.

El análisis de cada uno de los ejes se realizará de manera horizontal, revisitando los mismos en cada uno de los próximos capítulos hasta llegar a la propuesta de lineamientos estratégicos que son el objetivo final del presente Trabajo Final de Grado.

A continuación se presenta un pequeño cuadro ilustrando los ejes y sub-ejes para su mejor seguimiento:



RELEVAMIENTO DE DATOS		
Eje	Sub- Eje	Aspectos
E. 1: Urbanismo Sostenible y Calidad de vida	Medio Ambiente	Agua
		Topografía
		Orografía
		Fauna
		Flora
	Sociedad	Demografía
		Características de la Población
		Centros culturales como activadores de la vida social
	Economía	Agricultura
		Comercio
Turismo		
E. 2: Turismo Sostenible	Conectividad	Formas y rutas de acceso a la Ciudad
	Puntos de Interés	Zonas
		Ejes
		Hitos: - Histórico Patrimoniales - Naturaleza -Arte y Artesanías
	Servicios de apoyo	Hospedaje y Servicios Gastronómicos
	Actividades dentro de la ciudad	Tipos y lugares
	Movimiento de los turistas	Población
Turismo		
E. 3: Accesibilidad e Inclusión.	Barreras Urbanísticas	Estado de Conservación de veredas
		Obstáculos en las veredas
		Desniveles
		Vados/Rebajes
		Cruces peatonales
		Semáforos
		Equipamiento Urbano
	Barreras en la Comunicación y Señalética	Para Personas con discapacidad visual
		Para Personas con discapacidad auditiva
	Barreras en el Transporte	Para Personas con discapacidad intelectual
Paradas y Vehículos		



Eje 3: Accesibilidad e Inclusión.

La Ciudad de Aregua presenta abundantes barreras físicas, sensoriales y actitudinales frente a los diferentes tipos de discapacidad, como se verán expuestas en las próximas fichas.

Como el objetivo del presente Trabajo Final de Grado se basa en el desarrollo de Espacios Urbanos inclusivos que funcionen como un soporte para el turismo sostenible, se analizan los puntos relevados en los ejes anteriores buscando las conexiones más convenientes entre ellos. Surge así un primer boceto de los circuitos turísticos-urbanos para la ciudad de Aregua.

Se identifican en el mapa de la ciudad las barreras más relevantes para la circulación autónoma de las Personas con Discapacidad para identificar las tendencias que serán tratadas en los capítulos posteriores.



CAPÍTULO 4- DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS DE TENDENCIAS

Introducción al Capítulo.

El presente capítulo analiza los puntos positivos y negativos de la información relevada en las fichas del capítulo anterior, realizando un diagnóstico e identificando tendencias que luego serán relevantes para la elaboración de los lineamientos estratégicos en el Capítulo 5.

Se mantiene la horizontalidad en la exposición y análisis de las situaciones relevadas, organizando el capítulo mediante fichas, para su mejor lectura y análisis y las mismas se agrupan utilizando la misma lógica de ejes y sub-ejes utilizados en el apartado anterior.



Conclusión de Tendencias analizadas y FODA.

Realizando un análisis pormenorizado de la información relevada y las tendencias identificadas se puede resaltar el gran potencial de la ciudad de Aregua para el desarrollo del Turismo Sostenible e Inklusivo.

Las bases se encuentran puestas, así como la intención de los pobladores de potenciar lo que esté en sus manos para poder lograr una ciudad respetuosa con el ambiente y los derechos humanos.

En el **Eje 1: Urbanismo Sostenible y Calidad de vida** se ha visto una tendencia importante en la importancia que se dan a algunos hitos naturales importantes (ej.: El lago y la playa municipal) pero también se observa como la falta de uso y de actividades llevan a la degradación e inseguridad en los sitios como es el caso del Parque del Cerro Koi. Otro punto importante a resaltar es la falta de rigurosidad presentada por las instituciones encargadas de hacer cumplir la legislación concerniente a los recursos naturales. Se observa el interés de la comunidad por implementar criterios de sostenibilidad a la vida diaria.

En cuanto a la **Sociedad**, se observa un gran interés por la propia cultura e identidad de los aregüeños, con mucha gente joven de la zona interesada por preservar sus tradiciones pero también intentar nuevos métodos para seguir moviendo la economía.

Se ve un crecimiento de la población sostenido, que unido con la migración de los pueblos indígenas a la ciudad, muestra una deficiencia en la infraestructura de soporte para el crecimiento sostenible de la trama urbana, favoreciendo la dispersión descontrolada de la misma.

Las Personas con Discapacidad así como las Personas con Movilidad Reducida se hacen visibles en los espacios urbanos aún si estos se presentan llenos de barreras físicas. Se evidencia una notable falta de control social en los diferentes espacios, principalmente en las horas de la noche.

En temas de **Economía**, se observa un híbrido de actividades agrícolas, industriales y comerciales, centradas principalmente en la Artesanía y el cultivo de la Frutilla. El turismo es una de las principales fuentes de ingreso, aunque la calidad de los servicios ofrecidos se presenta como bastante mejorable.



En el **Eje 2: Turismo Sostenible** resalta numerosas veces el problema del tráfico vehicular que entorpece las actividades, la circulación, y un poco, la economía de la ciudad. Se observan interesantes tendencias alternativas como llegar a la ciudad y recorrerla en bicicleta, por ejemplo.

La ciudad tiene una gran cantidad de **Puntos de Interés** relevantes para un turismo rico en escenarios y experiencias, pero se ven disminuidos por la falta de información que tienen los turistas al llegar a la ciudad, y la falta de conectividad entre los lugares. Se observa un déficit en la organización general y en infraestructura capaz de soportar las actividades y la cantidad de gente que estas podrían atraer.

En cuanto a los servicios ofrecidos dejan mucho que desear, lo que hace que los turistas pasen poco tiempo (y gasten menos dinero) en la ciudad. El turismo pendular que existe es bueno y aprovechable, pero el hecho de que los visitantes pasen la noche ayudaría a potenciar la economía. Esta tendencia se ve alimentada también por la casi nula oferta de actividades nocturnas que disminuyen el control social a esas horas y contribuye con la inseguridad (que se ve potenciada aún más por la deficiente iluminación del Espacio Urbano)

Las limitaciones, entonces, se encuentran principalmente en la Infraestructura (o falta de la misma) como soporte de actividades que fomenten al turismo responsable.

En cuanto al **Eje 3: Accesibilidad e Inclusión**, se concluye que la infraestructura general de la ciudad no presenta condiciones de accesibilidad por más de contar con pobladores y turistas con discapacidad y legislaciones que hacen obligatorias la implementación de dichas condiciones.

La ciudad en general cuenta con un sistema señalético que no transmite la información de forma eficiente, y el hecho de que dicha información no esté disponible en formatos accesibles hace aún más problemático para personas con algún tipo de discapacidad sensorial, acceder a los bienes y servicios ofrecidos por la ciudad.

El transporte público que llega a la ciudad tampoco es accesible, ni las paradas de los mismos (donde las hay) cumplen con los criterios de seguridad y



accesibilidad. No se observan medidas alternativas de parte del municipio, tema preocupante debido a que la ciudad turística debe ofrecer la posibilidad a cada uno de los turistas a recorrerla de una manera lo más autónomamente posible, facilitando los medios necesarios para hacer posible dicha autonomía o al menos disminuir la dificultad.

En general, el Eje 3 se observa como el que más trabajo necesita, desde un **punto de vista transversal** para alcanzar al menos las condiciones mínimas para que la ciudad pueda ser considerada un punto relevante en términos de Urbanismo Sostenible y mejorar la calidad de vida de vida tanto de visitantes como de pobladores con algún tipo de discapacidad o movilidad reducida.



CAPÍTULO 5- LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

Introducción al Capítulo

En el presente capítulo se exponen los lineamientos estratégicos resultantes del análisis de las tendencias relevadas en el capítulo anterior.

Teniendo en cuenta los ejes manejados hasta el momento de: Urbanismo Sostenible, Calidad de Vida, Turismo Sostenible y Accesibilidad e Inclusión, se plantea unificar las tendencias semejantes para dar una respuesta a las mismas, a ser aplicables en diferentes casos de ciudades turísticas que deseen implementar Espacios Urbanos Inklusivos, con ejemplos específicos de su aplicación en la ciudad de estudio, Aregua.

Entendiendo la Transversalidad del concepto de Accesibilidad e Inclusión, y con intenciones de dejar lista a la ciudad para recibir un tipo de turismo sostenible, inclusivo y socialmente responsable, se plantea actuar en 4 líneas específicas, a manera de PLANES, que son los siguientes:

- 1- Plan Sostenibilidad:** Comprende los proyectos ligados al uso ambiental sostenible de los sitios y actividades propuestas en la ciudad de estudio, así como estrategias de mitigación de los principales problemas ecológicos que enfrenta Aregua, según lo relevado en los capítulos anteriores.
- 2- Plan Turismo:** Expone programas de Gestión, Comunicación/Información e Infraestructura para que Aregua pueda ser considerada un Destino Turístico Accesible e inclusivo, resaltando las fortalezas existentes en la ciudad y planteando proyectos para contrarrestar las debilidades y amenazas encontradas.
- 3- Plan Movilidad:** A nivel urbano, la ciudad de estudio se presenta como un Entorno predominantemente Discapacitante, por lo que se plantean programas cuyo objetivo principal, en conjunto, es lograr que todas las personas puedan recorrer la ciudad de forma autónoma y segura. Comprende adecuaciones a infraestructura vial, transportes públicos, privados y alternativos.



4- Plan Participación Ciudadana: Como una parte sustancial de los criterios manejados en el presente Trabajo Final de Grado es la parte humana y social, la CIVIS de esta URBIS, se busca implementar programas que aparte de ser delineados por los propios participantes, puedan ayudarlos a formar parte de la ciudad de una manera más activa y eficiente, a intensificar su sentido de pertenencia como pobladores de Aregua y parte del movimiento económico que el turismo inclusivo traerá a la ciudad.

El área de intervención, definida para el presente Trabajo Final de Grado comprenderá el centro Histórico de la Ciudad de Aregua, siendo posible en etapas posteriores, la implementación de los lineamientos expuestos a un área más extensa.



5.1- Plan Sostenibilidad

Como ha sido expuesto brevemente en la introducción al capítulo, el Plan Sostenibilidad conjuga acciones en miras a disfrutar de los recursos ofrecidos por la ciudad de una manera ambientalmente responsable.

El plan se divide en tres Programas principales:

- **Reprogramación Urbano Ambiental:** en dicho programa se desarrollan lineamientos que dictan nuevos y mejores usos a los diferentes espacios, en miras a revertir el proceso de marginalización que se están gestando en ciertas áreas de la ciudad. Está compuesto por cuatro proyectos.
- **Programa Reciclaje:** expone lineamientos que afectan tanto a pobladores y turistas, que ayudarán a mejorar el aspecto de la ciudad y la concienciación hacia la reducción de la huella de residuos en la misma. Comprende dos proyectos.
- **Programa Capacitaciones:** Comprende lineamientos que se consideran fundamentales para la aplicación de los demás programas comprendidos en el plan. Se centraría en la capacitación de pobladores y visitantes sobre diversos temas concernientes a la sostenibilidad del medio ambiente y la importancia del aporte de cada una de las personas para mejorar la calidad de vida general. Consta de dos proyectos.



5.1.1- Programa Reorganización Urbano Ambiental

5.1.1.a- Proyecto Arborización

El proyecto Arborización propone la conexión de los espacios verdes más importantes de la ciudad: El parque del Cerro Koi y Chorori, la plaza de la Iglesia Nuestra Señora de la Candelaria, la plaza “Héroes del Chaco” y la Playa Municipal, con el lago Ypacarai y sus humedales, mediante la utilización de la estructura vial existente, marcando el circuito con la nueva vegetación propuesta.

Se busca guiar la circulación de manera tal que no requiera alto esfuerzo físico para completar el circuito trazado, a pesar de la topografía característica del Sitio.

Con el fin de hacer el recorrido más agradable al peatón, así como contribuir a disminuir los niveles de Dióxido de Carbono (CO₂) presente en la ciudad de estudio se recomienda la arborización del mismo en los sectores que lo necesiten, utilizando especies autóctonas de la zona. (*Ver ficha 41 a continuación*)

Las Especies utilizadas para la Arborización son las siguientes:

	<p>Naranjo Amargo o Naranja Háí (<i>Citrus aurantium</i>)</p> <p>Además de dar sombra, tiene múltiples usos en alimentación y medicina.</p> <p>Fotografía: Plantas Morenal</p>
	<p>Lapacho Rosado o Tajy (<i>Tabebuia heptaphylla</i>)</p> <p>Además de dar sombra belleza al paisaje, el jarabe preparado con las flores se le atribuye propiedades contra la tos; el cocimiento de la madera y la corteza se usan para curar heridas.</p>



	Fotografía: Panoramio.com
	<p>Jacarandá (Jacaranda cuspidifolia.)</p> <p>Es un árbol no demasiado exigente y de crecimiento relativamente rápido. Se le atribuye propiedad antiséptica, anti amebiana, antitumoral y espasmolítico.</p> <p>Fotografía: Esacademic</p>



5.1.1-Programa Reorganización Urbano Ambiental

5.1.1.b- Proyecto Áreas Verdes y Deporte

Con el fin de evitar o neutralizar el proceso de marginalización de los espacios verdes más importantes de la ciudad, se busca fomentar el uso de los mismos mediante la implementación de actividades que serán divididas según su naturaleza.

El presente proyecto abarca actividades deportivas, con la implementación de infraestructura que permitan diferentes modalidades deportivas exteriores. Ver distribución de las mismas en la *FICHA 42*, a continuación.

El área del Cerro Koi es especialmente interesante para el desarrollo de actividades de senderismo y eco aventura, con algunos espacios planos para la construcción de canchas y áreas de patinaje.

La actividad de senderismo específicamente puede realizarse a lo largo de todo el circuito.

Las actividades en canchas deportivas específicas contemplarán criterios de accesibilidad en los accesos, la materialidad del piso y las áreas de estacionamiento reservadas para Personas con Discapacidad.

Las zonas de patinaje, por su carácter, ya son accesibles para la práctica de este deporte, por lo que se contemplarán criterios de accesibilidad en los accesos, servicios sanitarios y plazas de estacionamiento.

Se busca que todas las actividades contemplen criterios de accesibilidad para la participación de todas las personas que deseen experimentarlas.



5.1.1-Programa Reorganización Urbano Ambiental

5.1.1.c- Proyecto Áreas verdes y Ocio

Es presente proyecto se trata de implementar actividades diseñadas para que el usuario entre en contacto con la naturaleza, al mismo tiempo que aprende y practica como cuidarla.

Se dividen en cuatro sectores de acción, dados por la presencia de las áreas verdes principales.

Las actividades a ser desarrolladas en el Proyecto:

- Juegos Infantiles
- Zonas de Picnic
- Zonas Escénicas
- Zonas de Reciclaje
- Educación Ecológica (*Ver Programa Capacitaciones*)
- Agricultura demostrativa (*Ver Programa Capacitaciones*)

Se busca que todas las actividades contemplen criterios de accesibilidad para la participación de todas las personas que deseen experimentarlas, por lo que además de lo expuesto en la *FICHA 43*, cada punto de interés contará con 5 puestos de estacionamiento reservados para PcD y un área de servicios sanitarios accesibles y sexados.

Los lineamientos básicos de cada zona de actividades están explicados en la ficha a continuación, exceptuando las zonas de reciclaje, que se explicarán en la Ficha correspondiente al PROGRAMA RECICLAJE.



5.1.1- Programa Reorganización Urbano Ambiental

5.1.1.d- Proyecto Lago + Humedales

El presente proyecto comprende las actividades que pueden ser realizadas en el lago Ypacarai, su playa y los humedales en su área de influencia, como canotaje y kayak en el lago, santuarios de aves y pequeñas plantas de tratamiento en los humedales, áreas contemplativas y muelles con zonas de descanso. Ver ubicación de Actividades en *FICHA 44*

Se proyecta la disposición de dichas actividades teniendo en consideración que la Playa municipal es uno de los espacios verdes mejor equipados de la ciudad al momento de la elaboración de los presentes lineamientos, por lo que se plantean actividades acordes a la potencialidad de los espacios y equipamiento ya existentes, agregando intervenciones puntuales en casos necesarios como es el caso observado en la zona de observación de aves.

Se busca que todas las actividades contemplen criterios de accesibilidad para la participación de todas las personas que deseen experimentarlas.

En cuanto al tratamiento de los HUMEDALES (*Ver FICHA 45*), se busca la recuperación de los humedales existentes en los alrededores del Lago Ypacarai así como la implementación de humedales artificiales con el fin de revertir el proceso de eutrofización causado por las algas tóxicas presentes en el agua.

Se plantea explotar la potencialidad de los humedales naturales como puntos de interés turístico y también la implementación de Humedales artificiales que ayuden a disminuir el proceso de eutrofización que sufre el lago.

Humedales Naturales Existentes: por los humedales naturales existentes se plantea un circuito panorámico de pasarelas sobre-elevadas con zonas de descanso y contemplación. Este circuito panorámico se encuentra unido a las torres de observación de aves.



Planta de Totoras. Fotografía: YinyanPerú.

Humedales Artificiales: Se plantea una combinación de humedales cavados en tierra con estructuras flotantes con plantas de especies depuradoras, en este caso, se utilizan las TOTORAS (*typha angustifolia*).

El montaje de la estructura de dichos humedales se puede realizar en los talleres de bioconstrucción con ayuda de la comunidad y turistas interesados en el tema.

La estructura de estos humedales puede ser realizada de materiales reciclados, formando una grilla que constituya la superficie de soporte de las especies acuáticas depuradoras. Estas estructuras pueden ir ancladas a los humedales “en tierra” o flotar independientemente en las aguas del lado, como islas, lejos de la costa.



5.1.2- Programa Reciclaje

5.1.2.a- Proyecto Recolección Diferenciada

Con el fin de instaurar prácticas ambientalmente responsables y sostenibles en el tiempo se plantea la implantación de basureros de recolección diferenciada a 2 escalas.

Escala 1: Escala Peatones.



Ejemplo de Basureros fijos para Recolección diferenciada. Fuente: Grupo ATD

Serán del tipo fijo, ubicados en las veredas en cada una de las cuadras. (Ref.: Círculos anaranjados en FICHA 46) serán los destinados a recoger la basura de los peatones a fin de reducir la polución en las calles.

Escala 2: Escala Domiciliaria.



Ejemplo de contenedores para residuos domésticos. Fuente: Minería Urbana

Se fijarán contenedores diferenciados, cada uno con un área de influencia, (Ref.: Círculos verdes en Ficha 46) en el que los diferentes domicilios depositarán sus desechos sólidos, contribuyendo así a un flujo de residuos organizado (Ver Proyecto Flujo de Residuos), además de contribuir con la estética de las

fachadas de las casas de la ciudad, eliminando la necesidad de las estructuras utilizadas en la actualidad para el mencionado fin.



5.1.2- Programa Reciclaje

5.1.2.b- Proyecto Flujo de Residuos

El proyecto “Flujo de Residuos” busca organizar la circulación de los Camiones recolectores de residuos de manera que no interfieran con los flujos de personas y vehículos que circulen por la ciudad. (Ver FICHA 47, a continuación)

Esto se lograría con la instauración de los Contenedores de reciclaje en diferentes puntos de la ciudad, cada uno con un área de influencia considerada cómoda para los usuarios del servicio, explicado en el Proyecto Recolección Diferenciada.

De esta manera, los recolectores sólo estarían circulando por vías específicas en un horario que no interfiera con las actividades características de una ciudad turística como es el caso de la ciudad de estudio.

Los camiones estarían equipados con compartimentos diferenciados, con el fin de mantener los residuos separados en todo momento.

El presente proyecto comprende una fase de concienciación y capacitación para las personas a quienes estaría afectando el proyecto, tanto para quienes ofrecen como para quienes reciben el servicio, ya que se requiere un compromiso por parte de todos los ciudadanos para mantener el sistema en funcionamiento de forma eficiente.



5.1.3- Programa Capacitaciones

5.1.3.a- Proyecto Talleres

El Proyecto Talleres dentro del Programa Capacitaciones busca crear espacios de intercambio de conocimientos teóricos y prácticos para todas las personas en temas que tenga que ver con el manejo sustentable de los diferentes recursos con los que cuenta la ciudad. Los temas a tratar serían inicialmente los siguientes:

-Reducción de la producción de residuos: con la comunidad, los hoteles y servicios gastronómicos sobre el mayor aprovechamiento de su materia prima y la reducción de uso de productos desechables (bolsas de polietileno en los negocios, utensilios de plástico en los restaurantes, etc.)

-Recolección diferenciada de residuos: Se capacitará a todas las personas afectadas por el Proyecto Flujo de Residuos con el fin de mantener el sistema funcionando eficientemente.

-Reciclaje: se busca capacitar a la comunidad en técnicas de reciclaje, identificando productos y técnicas pertinentes.

- Prácticas agroforestales sustentables: Introducción a la agroforestería y etnoagricultura a profesionales del rubro, talleres sobre huertas urbanas y producción para autoconsumo de ciertos productos.

-Bio construcción: Exploración de tipos de materiales existentes en la zona viables para bioconstrucción y experimentación de las diferentes técnicas constructivas pertinentes para cada uno de ellos.

-Bio-remediación: Exploración y experimentación de diferentes técnicas de bio-remediación con especies vegetales regionales.

Ver *FICHA 48* para mayores detalles sobre la estructura de los talleres y las adecuaciones necesarias en los mismos.



5.1.3- Programa Capacitaciones

5.1.3.b- Proyecto Ubicación de Talleres

Como los talleres mencionados en el “*Proyecto Talleres*” tienen un carácter temporal en el sentido de que no estarán permanentemente disponibles, sino que tratarán inicialmente con un sistema de implementación mensual, en días específicos, el sitio de los mismos dependerá mucho de las condiciones climáticas y de las necesidades físicas de cada tema en específico a ser desarrollado.

Se han identificado diferentes espacios dentro de la ciudad en los que los diferentes temas podrán desarrollarse de manera eficiente y cumpliendo los criterios mencionados en la *FICHA 48*.

Los criterios tenidos en cuenta para la elección de dichos sitios han sido los siguientes:

- Sitios físicos de los diferentes centros culturales
- Espacios con facilidades para adaptaciones de accesibilidad.
- Espacios verdes libres para cultivos demostrativos.
- Facilidad de acceso desde los hitos de la ciudad.
- Conexión con los medios de transporte (*Ver Plan Movilidad*)
- Conexión/proximidad con los Circuitos Turísticos definidos (*Ver Proyecto Circuitos Turísticos*)

La ubicación de los talleres se encuentra graficada en la *FICHA 49*.



5.2- Plan Turismo

El Plan Turismo contiene los lineamientos que, al ser aplicados, convertirán a la Ciudad de estudio en un Destino Turístico Accesible e inclusivo para todas las personas.

Se toman provecho de las potencialidades observadas en la ciudad y se las potencia, aplicando criterios de accesibilidad universal en cada uno de los proyectos.

Los Programas que comprenden el presente Plan son los siguientes:

- **Gestión del Destino Turístico Accesible:** Este programa comprende lineamientos que tiene que ver con implementación de modelos de gestión que faciliten el acceso a la oferta turística de la ciudad por parte de todas las personas.
- **Comunicación del Destino Turístico Accesible:** Este programa detalla lineamientos a ser implementados en la manera en que la información es compartida en la ciudad de estudio, de manera que la misma sea comprensible por todos los usuarios.
- **Infraestructura del Destino Turístico Accesible:** El programa expone lineamientos a ser aplicados sobre los apoyos y servicios ofrecidos en la ciudad, así como mejoras en infraestructura existente con el fin de ofrecer un marco comfortable para el desarrollo de las actividades turísticas en Aregua.



5.2.1- Programa Gestión del Destino Turístico Accesible

5.2.1.a- Proyecto Cadena de Accesibilidad

El Proyecto Cadena de Accesibilidad surge de las diferentes barreras relevadas en el Capítulo 4 del presente Trabajo Final de Grado y la necesidad de la eliminación de las mismas con el fin de garantizar la circulación y realización de diferentes actividades de forma segura y autónoma por parte de todos los usuarios.

Se reconoce la potencialidad de la ciudad de estudio como Destino Turístico accesible y se recomienda la implementación de las modificaciones mencionadas en las *FICHAS 50-51* para un desarrollo eficiente y totalmente inclusivo del turismo.

Las recomendaciones brindadas en el presente proyecto son consideraciones generales que responden a características y fallas comunes en cada uno de los eslabones, pero para una implementación completa cada caso implicado deberá ser diagnosticado de manera individual. (*Obs: Dicha escala de diagnóstico ha quedado fuera de la manejada en el presente Trabajo, queda pendiente a consideración de trabajos posteriores*)



5.2.1- Programa Gestión del Destino Turístico Accesible

5.2.1.b- Proyecto Circuitos Temáticos

Con el fin de explotar las potencialidades de la ciudad de estudio, se procede a unir los puntos más interesantes de Aregua, según tema, como se han esbozado en el capítulo 3, formando los actuales los circuitos temáticos.

- **Circuito Histórico Patrimonial:** conecta los puntos de interés de la ciudad de valor histórico y cultural, para aprovechar el potencial de turismo cultural que se ofrecen en mayor o menos medida en las diferentes ciudades de la Región. Para el caso de Aregua se analiza el Circuito Histórico Cultural trazado en los capítulos anteriores.
- **Circuito Arte y Artesanía:** de acuerdo a las actividades identificadas como principales en la ciudad, se plantean maneras de potenciarlas y ponerlas al servicio del turismo de una manera sustentable y socialmente responsable. En el caso específico de la ciudad de estudio se plantea al circuito de Arte y Artesanía trazado en el los capítulos anteriores.
- **Circuito Naturaleza:** analizan el tratamiento de las áreas verdes de las ciudades, en el caso de Aregua, de lo relevado como Circuito de Naturaleza para su potenciación en el uso del turismo.

Los gráficos se encuentran en la *FICHA 52*, a continuación.



5.2.2- Programa Comunicación del Destino Turístico Accesible

5.2.2.a- Proyecto Puntos de Información

Uno de los puntos más relevantes para el funcionamiento eficiente de una ciudad turística es el acceso de la información, por parte de los turistas, de las actividades y servicios que ésta ofrece.

A tal efecto se plantean establecer Puntos de Información en los accesos de la ciudad de estudio y en los Hitos más reconocibles dentro de la misma. Dichos Puntos de Información contarían con personal de la Secretaría Nacional de Turismo (SENATUR) o voluntarios pobladores que brindarían a los turistas información actualizada sobre los diferentes sitios y actividades de interés, junto con folletos, mapas y demás datos específicos que pudieran precisar para la participación y disfrute pleno de las mismas. Ver *FICHA 53*.

Como complemento a los puntos de Información, se plantea la colocación de CARTELERAS INFORMATIVAS ACCESIBLES en diferentes puntos de la Ciudad de Aregua. Se pretende que dichas carteleras contengan el calendario de actividades actualizado (preferiblemente geo referenciado, en señalética orientadora, indicando la fecha y hora de cada actividad), y diferentes volantes promocionando y brindando mayor información sobre las mismas.

La información también aparecerá en formatos accesibles: Braille en volantes y Códigos QR en los calendarios y demás informaciones extra.

El objetivo principal del Proyecto se enfoca en que la información sea difundida de una manera más eficiente y que un mayor número de personas, sin importar su nivel de funcionalidad, tenga la posibilidad de participar y ayudar a desarrollar el potencial turístico que Aregua tiene para ofrecer.



5.2.2- Programa Comunicación del Destino Turístico Accesible.

5.2.2.b- Proyecto Señalética Accesible

El presente proyecto busca la instalación de señalética accesible en los puntos importantes de la ciudad. La ubicación de la Señalética, según tipo, se encuentra en la *FICHA 54*, así como una propuesta básica de diseño de la misma.

Para ser considerada accesible la señalética debe contener los contrastes de color y tamaños adecuados, así como en formatos alternativos como braille y lengua de señas (*Para mayor detalle, dirigirse al Anexo Comunicación y Señalética Accesible*) Existen tres tipos de señalética accesible:

Señalética Orientadora: croquis, planos o modelos señalando el lugar en el que está en relación a los demás lugares con la leyenda “Ud. está Aquí”. Deben ser localizadas en lugares accesibles.

Señalética Direccional: indica la dirección en la que se encuentran los sitios/lugares mencionados. Deben construir una secuencia lógica desde el punto de partida hasta el punto de destino.

Señalética Funcional: indica la función de cumple un espacio, equipamiento o instrumento.

5.2.2.c-Proyecto Lengua de Señas y Acceso

Se plantea la elaboración de talleres y cursos de lengua de señas para fomentar el aprendizaje y la difusión del uso de la misma. La organización básica de dichos cursos se encuentra en la *FICHA 54*.

En una primera etapa podría contarse con una persona por gremio que comprenda esta forma de comunicación y que sea llamada a cada local cuando la ocasión lo requiera, pero idealmente, en cada local que brinde bienes y servicios dentro de la cadena del turismo inclusivo debe existir al menos un funcionario que sea capaz de comunicarse en lengua de señas a nivel básico para permitir la comunicación con personas sordas.



5.2.3- Programa Infraestructura del Destino Turístico Accesible.

5.2.3.a- Proyecto Infraestructura de Apoyo y Servicios Generales (IASG)

Con el fin de paliar la falta de infraestructura de servicios para los turistas, se plantea la implementación de las Infraestructuras de Apoyo y Servicios Generales o IASG.

Las IASG son estructuras diseñadas según las medidas de un contenedor regular de transporte de mercaderías, de 20pies, aprovechando la relativa facilidad de movilizarlos en caso de ser necesario, de modificarlos y de reproducción del diseño por sus medidas estandarizadas.

El programa desarrollado en el interior:

- Baños Accesibles Sexados
- Barra de ventas de snacks y bebidas
- Enfermerías (en algunas unidades de IASG)

Se plantea ubicarlos aproximadamente cada 300mts, en sitios de interés relevantes (especialmente los sitios en el circuito de áreas verdes), en puntos de intersección entre los diferentes circuitos y a lo largo del Eje Iglesia- Playa.



5.2.3- Programa Infraestructura del Destino Turístico Accesible

5.2.3.b- Proyecto Apoyo y Ayudas Técnicas

A efectos del presente Trabajo Final de grado se asume que los puntos de interés de cada uno de los circuitos reunirán mínimamente las condiciones básicas de accesibilidad física para PcD y PMR en concordancia con la Ley 4934 de Accesibilidad al Medio Físico.

Los servicios y apoyos variarán de acuerdo a la actividad desarrollada en los diferentes puntos de interés de cada uno de los circuitos, como se esboza en la *FICHA 56*, a continuación.

Otros servicios y apoyos que se ofrecerán en todos los puntos serán:

- Servicio de Intérprete en lengua de señas
- Brochure descriptivo de instrucciones de actividades o catálogo de productos en formato braille.

Observaciones del tema: Accesibilidad y Patrimonio

En el caso de edificaciones o sitios específicos de carácter patrimonial las intervenciones deben hacerse con una mayor sensibilidad y deben estar adecuadas a cada caso específico, puesto que no existen soluciones de intervención universales. Dichas intervenciones deben ser hechas luego de un diagnóstico exhaustivo y detallado por parte de profesionales especializados en temas de accesibilidad y patrimonio, definiendo las características, las condicionantes y los límites de la misma.



5.2.3- Programa Infraestructura del Destino Turístico Accesible.

5.2.3.c- Proyecto Mobiliario Urbano Accesible

Con el fin de garantizar el uso y disfrute del espacio público por parte de todas las personas en igualdad de condiciones se propone la implementación de mobiliario urbano que contemple los Principios de Diseño Universal. La ubicación de los mismos sería (inicialmente) en los principales hitos de la ciudad y a lo largo de los circuitos delimitados, para luego, en una etapa posterior, implementarlos en la ciudad entera.

Los principios contemplados son los siguientes:

- Igualdad de Uso
- Flexibilidad
- Simple e Intuitivo
- Información fácil de recibir
- Tolerante a errores
- Escaso esfuerzo físico
- Dimensiones Apropriadas

El mobiliario urbano accesible propuesto comprende:

- Paradas de Transporte Público
- Bancos de plazas
- Bebederos
- Mesas de picnic

El diseño del mobiliario urbano accesible puede observarse en la FICHA 57.



5.2.3- Programa Infraestructura del Destino Turístico Accesible.

5.2.3.d- Proyecto Implementación de Infraestructura de Iluminación

Se ha observado la necesidad de que la infraestructura de iluminación será suficiente y diseñada a escala para permitir el desarrollo de actividades nocturnas en los espacios de los circuitos, con el fin de aumentar el control social y revertir los procesos de marginalización de ciertos espacios que se perciben en la actualidad como inseguros en horas de la noche.

Para el caso de la ciudad de Aregua, se plantea la implementación de luminarias de línea colonial para resaltar la historia y la arquitectura existente en el sitio.

La escala de dichas luminarias sería la históricamente aplicada escala humana, para subrayar una vez más, la relación sitio-historia y al mismo tiempo, la relación usuario-sitio.

Las luminarias estarían ubicadas en el centro histórico y a lo largo de los circuitos temáticos delimitados, reemplazando las actuales lámparas fuera de escala y con pobre iluminación.

La ubicación de las nuevas lámparas así como una imagen de las mismas puede observarse en la *FICHA 58*.



5.3- Plan Movilidad

El Plan Movilidad comprende lineamientos dirigidos a velar por la circulación segura y confortable de todas las personas.

Como línea general se toma la priorización de la circulación de tipo Peatonal dentro de la ciudad histórica, limitando en cierta medida el acceso de vehículos automotores y brindando medios alternativos de transporte.

El Plan Movilidad comprende 3 Programas:

- **Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico:** como su nombre lo indica, contiene lineamientos de organización que permiten reducir el ingreso de vehículos automotores en el centro histórico, limitando el contacto que los mismos mantienen con los Circuitos temáticos delimitados en el Plan Turismo.
- **Programa Transporte Público Accesible:** los diferentes proyectos de este programa buscan organizar de una manera más eficiente el transporte dentro de la ciudad, cumpliendo con las medidas de accesibilidad y ofreciendo medios alternativos de transporte.
- **Programa Movilidad Integral:** expone lineamientos abocados al perfeccionamiento de las condiciones de movilidad sustentable y accesible dentro de la ciudad.



5.3.1- Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico.

5.3.1.a- Proyecto Desvío de Vehículos de Paso.

Con el fin de que la ciudad turística sea más disfrutable a un nivel peatonal, se plantea el desvío de los vehículos de paso, los vehículos pesados y el transporte público que conecta la ciudad de Aregua con las demás ciudades de la Región Metropolitana.

Acceso 1: LUQUE- AREGUA - PATIÑO

Desde la Ruta “Gobernador Irala” que conecta la Ciudad de Luque con la Ciudad de Aregua, se llega a la Calle Fray Luis de Bolaños - Limite del centro histórico- y se gira en dirección Noroeste hasta la calle “Dr. Antolín Irala”, que atraviesa la ciudad transversalmente hasta llegar a la calle “Villarrica”, se realiza un giro en dirección Noreste con el fin de llegar a la Ruta Aregua-Patiño. El recorrido se realiza a la inversa para quienes se aproximan desde la ciudad de Patiño

Acceso 2: CAPIATA - AREGUA

Desde la Ruta que conecta la ciudad de Aregua con Capiatá, se continua hasta la calle “De las Residentas”, en ese punto de realiza un giro en dirección Sureste para llegar a la calle “Villarrica”, se gira en dirección Noreste y se continua derecho, pudiendo elegir continuar el camino por la calle “Dr. Antolín Irala” (e ingresar a la ciudad) o seguir por la Ruta Aregua - Patiño.

El esquema de las vías de desvío puede observarse en la *FICHA 59*, a continuación.



5.3.1- Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico.

5.3.1.b- Proyecto Estacionamientos masivos para vehículos particulares.

Como el programa busca la reducción del tráfico vehicular en el centro histórico, se plantea un sistema de restricción de acceso vehicular a personas que no habiten en la zona, el proyecto de Implementación de Estacionamientos Masivos atiende la necesidad de puestos en los cuales los turistas que llegan a la ciudad con sus autos particulares -principalmente aquellos que no pasarán la noche en la ciudad- puedan estacionar sus vehículos y ser conectados al sistema de transporte público interno o iniciar el paseo a pie.

La idea detrás de todo esto, además de la liberación de las calles del centro histórico de los automóviles (tanto en movimiento como estacionados estrechando las vías de circulación) es la de promover la movilidad mediante medios más ecológicamente responsables y sostenibles

La ubicación de dichos estacionamientos (*FICHA 60*) responde a la ubicación de los accesos a la ciudad y a los circuitos, la disponibilidad de terreno, la conexión con las vías principales, el desvío de vehículos de paso y el transporte público local y regional.



5.3.1- Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico.

5.3.1.c- Proyecto Semáforos Accesibles.

Como parte del Programa de reducción de tráfico vehicular en el centro histórico de la ciudad de Aregua, se plantea la instalación de semáforos accesibles, para la circulación segura y ordenada de peatones, ciclistas, el transporte público y los automóviles permitidos.

La ubicación de las unidades semaforicas accesibles (FICHA 61) resulta del cruce realizado entre la vía de desvío de vehículos de paso, el recorrido del transporte público interno (ver Programa Transporte Público Accesible) y las vías predominantemente peatonales (ver Programa Movilidad Integral)

Características de un Semáforo Accesible.

Un semáforo accesible debe tener un pulsador ubicado entre 90cm a 1,20m de altura medida desde el nivel de piso terminado, y debe estar correctamente señalizado con un color contrastante, relieve y braille.

Cada cambio de color debe ir acompañado por una alerta sonora indicando el color al cual se ha cambiado, y el volumen debe estar regulado según la intensidad de ruido ambiental.



5.3.2- Programa Transporte Público Accesible.

5.3.2.a- Proyecto Puntos de Transferencia.

Los Puntos de Transferencia son espacios que permiten cambiar la modalidad de transporte con fin de contribuir con la reducción del tráfico vehicular en el centro histórico, y permitir al mismo tiempo la utilización de medios de transporte más sustentables. Dichas estaciones estarán ubicadas en los estacionamientos masivos descritos en el Proyecto Estacionamientos masivos del Programa Reducción de Tráfico Vehicular en el Centro Histórico.

Teniendo en cuenta el recorrido que realizaría el transporte público interurbano de paso por la ciudad, se implementa dicha calle como una troncal principal del transporte público. Las paradas del mismo, dentro de la ciudad estarían localizadas a distancias accesibles una de otra y del circuito de transporte urbano interno, teniendo en cuenta que no intervenga con la circulación en los circuitos turísticos delimitados. *Ver FICHA 62.*

El diseño básico de los puntos de transferencia, ilustrando la articulación entre las diferentes opciones de transporte puede observarse en la FICHA 63.

5.3.2.b- Proyecto Paradas de Transporte público accesible

En consistencia con el Proyecto Cadena de Accesibilidad se plantea la instalación de paradas de transporte público que cumplan con las condiciones de accesibilidad física, con el fin de garantizar un uso confortable y autónomo del servicio de transporte planteado en los Proyectos del presente Plan.

Una primera mirada a las Paradas Accesibles fue dada en el Proyecto “Mobiliario Urbano Accesible” del Plan Turismo. El presente proyecto busca profundizar en el diseño de las mismas, así como en la articulación eficiente en los Puntos de Transferencia mencionados en el proyecto anterior. (Ver FICHA 63)

Complementariamente, en conjunto con las empresas que conectan a la ciudad de Aregua con sus alrededores, se elaborará un resumen sobre los itinerarios (lugar-hora-paradas) en las que las unidades accesibles de cada empresa



recorren/pasan por la ciudad, con el fin de dotar de esta información a los turistas y pobladores.

La información se transmitirá en forma de carteles en las paradas y brochures en los puntos de información al turista, mencionados en el Programa Comunicación del Destino Turístico Accesible



5.3.2- Programa Transporte Público Accesible.

5.3.2.c- Proyecto Medios alternativos para el Transporte Accesible.

En cumplimiento con las disposiciones del Viceministerio de Transporte y la DINATRAN, deben circular unidades de transporte accesible en todos los circuitos de todas las empresas de transporte.

En el caso de la ciudad de estudio, es imperativo que el transporte considerado INTERNO, que recorrerá el itinerario marcado en el plano expuesto en la presente ficha, cumpla con las condiciones de accesibilidad expresadas en las normas del INTN CTN 39 Subcomité de transporte Accesible del Instituto Nacional de Normalización y Metrología, así como que sus paradas cumplan con las normas de Accesibilidad al Medio Físico. *Ver itinerario en FICHA 64.*

Los taxis deben también cumplir con las condiciones expresadas en la norma mencionada anteriormente en al menos el 15% de los vehículos de la flota existente. El taxi accesible es de tipo VAN con una rampa o elevadores hidráulicos y los cinturones de seguridad correspondientes.

Como se planea instalar un sistema de Alquiler de Bicicletas (ver Proyecto Bicisendas), se sugiere dotar a dichos puntos con scooters eléctricos para que las PcD física y las PMR puedan circular de una manera aún más autónoma y accesible por los diferentes circuitos de la ciudad. *Ver tipos de scooters eléctricos en FICHA 64.*



5.3.3- Programa Movilidad Integral.

5.3.3.a- Proyecto Bicisendas.

Acompañando la iniciativa de apuntar hacia un tipo de turismo más sustentable y socialmente responsable, se adopta la bicicleta como medio de transporte alternativo, con un sistema de alquiler de las mismas, facilitando el acceso y la devolución de dichos transportes.

Se busca motivar a las personas - pobladores o visitantes - a utilizar las bicicletas para descubrir la ciudad, sus circuitos y puntos de interés , así como para realizar gestiones o actividades varias dentro de la ciudad en el día a día.

En el mapa (FICHA 65) se puede observar el trazado propuesto para las mismas, recorren gran parte de la ciudad, principalmente el centro histórico y los circuitos trazados en el Programa Gestión del Destino Turístico Accesible

Para personas que no posean bicicletas o turistas que deseen recorrer la ciudad utilizando este medio de transporte se plantea la implementación de un sistema de alquiler de las mismas, de gestión municipal, en diferentes puntos de la ciudad.

Los criterios de ubicación de los puntos de alquiler de las bicicletas responden a la ubicación de los puntos de interés, la relación con los demás sistemas de transporte y los estacionamientos masivos detallados en los Programas anteriores.

La construcción de las bicisendas se llevará a cabo siguiendo el trazado de expuesto en la FICHA 65.

Se plantea utilizar 1m de cada lado de la calzada vehicular y señalizarla correctamente con el fin de indicar su uso y el sentido de la circulación. Ver *FICHA 66*.

La materialidad de las bicisendas será de Hormigón permeable, con el fin de ofrecer una superficie firme y antideslizante sin comprometer la absorción de aguas de lluvia por parte del terreno.



Para la ubicación de las Casillas de alquiler de bicicletas se utilizará la Franja de Servicio de la vereda, desviando la Franja de circulación, creando el espacio necesario para dicho servicio, de 7m de longitud.

Hormigón Permeable

Se trata de un material de alta porosidad, que permite la filtración de agua a los estratos filtrantes instalados bajo la superficie de dicho hormigón.

Se opta por utilizarlo en las biciesendas y en las calzadas de tráfico vehicular con el fin de reducir el caudal de los raudales que aquejan a la ciudad en las fuertes lluvias, así como un método de recarga filtrada al Acuífero Patiño que se encuentra justo bajo la ciudad Aregua y Gran parte de la Región Metropolitana.



5.3.3- Programa Movilidad Integral.

5.3.3.b- Proyecto Peatonalización + Cruces.

En el presente proyecto se busca adaptar las calles y veredas señaladas para un uso peatonal más cómodo, ayudando a mejorar la experiencia del peatón y a sentar un ritmo de disfrute de la ciudad.

Las vías señaladas funcionarán como predominantemente peatonales todos los días, convirtiéndose en exclusivamente peatonales en días de gran afluencia de personas.

Tanto las veredas designadas como peatonales como las que no, recibirán el tratamiento desarrollado en el *Proyecto Accesibilidad en Veredas*.

Además de las calles correspondientes a los circuitos turísticos mencionados en el *Plan Turismo*, las calles peatonales serán las siguientes: (*Ver FICHA 67*)

- Calle Asunción.
- Calle 25 de Diciembre: Tramo Asunción - Fulgencio Yegros
- Calle Fulgencio Yegros: Tramo 25 de Diciembre- Ruta Aregua Patiño.
- Avda. Mariscal Estigarribia: Tramo Iglesia- Playa Municipal.
- Avda. de La Candelaria: Tramo Fray Luis de Bolaños- Villarrica
- Calle Gabriel Casaccia: Tramo Bernardino Caballero- Mcal. López.
- Calle Ricardo Pérez: Tramo Bernardino Caballero- Mcal. López.

Cruces Peatonales:

Con el fin de reducir la velocidad del tráfico vehicular permitido dentro del centro histórico de la ciudad de Aregua, así como priorizar una circulación peatonal segura y accesible, se plantea la implementación de CRUCES PEATONALES A NIVEL en los puntos en los que el tráfico vehicular se intercepta con el recorrido de los Circuitos Turísticos delimitados en el *Plan Turismo*. *Ver FICHA 68*.



Los cruces peatonales a nivel deben cumplir las especificaciones técnicas expresadas en la NP 45 005 10 de Accesibilidad al Medio Físico del CTN 45 del Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN)

En los puntos de la ciudad que en los que el tráfico vehicular no se intercepta con los circuitos, se plantea la incorporación de cruces de cebrá convencionales con los respectivos VADOS/REBAJES en los cordones de las veredas, según las especificaciones de la NP 45 006 10 del CTN 45 del INTN y las dimensiones expresadas en la NP 45 004 10 de la misma institución. (Ver Proyecto Accesibilidad en Veredas, para mayores detalles)



5.3.3- Programa Movilidad Integral.

5.3.3.c- Proyecto Accesibilidad en Veredas.

El Proyecto Accesibilidad en Veredas busca implementar condiciones de accesibilidad en todas las veredas de la ciudad, empezando por las predominantemente peatonales.

Las condiciones de accesibilidad implementadas son: Ver FICHA 69

- **La Totalidad de la Construcción:** Las veredas deben estar construidas en su totalidad. No deben existir espacios sin veredas construidas.
- **Materialidad:** Deben estar hechas de materiales firmes y antideslizantes. Libre de irregularidades, accidentes y piezas sueltas.
- **Rampas y Rebajes:** Ubicados en cada esquina que no posea cruce peatonal a nivel, según especificaciones de la NP 45 006 10
- **Las Franjas de la Vereda:** Interna - de Circulación peatonal segura - de Servicios, deben estar correctamente diferenciadas y poseer los anchos mínimos.
- **Áreas de Descanso:** se ubicara 1 área de descanso por cuadra, en la franja de servicios.
- **Desniveles:** Serán salvados con un plano inclinado de una pendiente máxima del 12%
- **Señalización táctil:** Utilización de baldosas podo táctiles con el fin de indicar dirección de circulación, obstáculos y cambios en el recorrido.



5.3.3- Programa Movilidad Integral.

5.3.3.d- Proyecto Circuitos Sensoriales.

Circuitos Táctiles: FICHA 70

Como complemento y buscando las mayores y mejores condiciones de accesibilidad en la experiencia turística ofrecida en la ciudad de Aregua, se plantean el Proyecto Circuitos Sensoriales, dentro del cual, como primer proyecto se instalan los Circuitos Táctiles.

Esta parte del Proyecto plantea la caracterización táctil diferenciada de cada uno de los circuitos, con el fin de poder ser fácilmente identificados por turistas con algún tipo de discapacidad visual.

Estas caracterizaciones táctiles serán independientes de las Señaléticas táctiles de Alerta y Direccionales (explicadas en el proyecto anterior)

Las veredas de un circuito serán de una textura diferente a la de los demás circuitos, con el fin de mantener una IDENTIDAD TÁCTIL que la caracterice y haga más sencillo el recorrido por la misma.

Circuitos Olfativos: FICHA 71

La segunda parte del Proyecto Circuitos Sensoriales son los Circuitos Olfativos, que plantea la caracterización olfativa diferenciada de cada uno de los circuitos, con el fin de poder ser fácilmente identificados por turistas con algún tipo de discapacidad visual, así como para brindar una experiencia sensorial completa a los demás turistas.

La experiencia olfativa se llevará a cabo mediante la plantación de especies vegetales aromáticas a lo largo de los circuitos, ya sean en las franjas internas de las veredas o en macetas en los puntos de interés dentro del circuito.

Esta experiencia ha sido diseñada para que funcione en conjunto con el Proyecto Arborización expuesto en el Plan Sostenibilidad, con el fin de brindar



una experiencia olfativa más enriquecedora, utilizando especies vegetales que se complementan entre sí.

La elección de dichas especies responde a una característica del circuito que se quiera resaltar sobre las demás y todas poseen fines utilitarios, generalmente médicos, para servir a turistas y pobladores.



5.4- Plan Participación Ciudadana.

Para la implementación eficiente de cada uno de los Planes y programas mencionados anteriormente es de suma importancia el compromiso de la población de la ciudad con la inclusión. Sin importar si forman o no parte de los procesos de tienen que ver con el turismo, es vital la existencia de una población sensibilizada con el tema.

El presente Plan traza a grandes rasgos las maneras en que la población en general puede involucrarse en los procesos de implementación de la mirada inclusiva así como también en la fiscalización de los agentes gubernamentales responsables de la implementación de leyes y normas pertinentes al tema.

El Plan Participación Ciudadana está formado por dos programas:

- **Educación y Discapacidad:** Busca la difusión de los procesos de sensibilización mediante proyectos de Talleres y campañas de diferentes niveles de difusión.
- **Sociedad Civil y Discapacidad:** busca involucrar a la sociedad civil en los procesos de toma de decisiones y fiscalización, vital para el sistema democrático.



5.4.1- Programa Educación y Discapacidad.

5.4.1.a- Proyecto Talleres de Sensibilización.

El Programa Educación y Discapacidad surge de la necesidad de erradicar las barreras actitudinales presentes en los pobladores de la ciudad, con el fin de la implementación efectiva de todos los lineamientos mencionados en los planes anteriores.

La Participación Ciudadana es la columna fundamental que mantiene el sistema funcionando, por lo que se necesita que todos los participantes entiendan del tema y sepan cómo manejarlo.

Con el fin de capacitar a la población en general con miras a una mejor atención /experiencia en las actividades de turismo inclusivo.

Los talleres de sensibilización serán realizados por miembros de organizaciones expertas, enfocándose principalmente en cada una de las actividades que cada gremio realiza. Ver FICHA 72

Los talleres tendrán carácter obligatorio para los gremios involucrados en las actividades turísticas de la ciudad.

5.4.1.b- Proyecto Campañas de Sensibilización

Con el objetivo de abarcar un público más amplio para la erradicación de las barreras actitudinales se plantea la elaboración de campañas de sensibilización con los grupos especializados de la región y agencias publicitarias.

El enfoque, los métodos de difusión y el alcance serán definidos según los objetivos de cada campaña en específico. Ver Ficha 72



5.4.2- Programa Sociedad Civil y Discapacidad.

5.4.2.a- Proyecto Comisión Fiscalizadora.

Las tendencias identificadas en el capítulo anterior señalan una gran falta de severidad con las que las instituciones pertinentes controlan la aplicación de las legislaciones ambientales o de accesibilidad que buscan el bien común, sacrificándolo por intereses del sector privado.

En el caso específico tratado en el presente TFG, las legislaciones que protegen al Lago Ypacarai y sus afluentes son muy importantes para el saneamiento del lago, tanto como recurso natural como punto de interés turístico, así como las legislaciones concernientes al tema de accesibilidad y la eliminación de barreras para el desarrollo del turismo inclusivo que movilizará la economía local.

Lo que se plantea como estrategia es la creación de comisiones de la sociedad civil que velen por el cumplimiento de las legislaciones, que funcionen como una especie de contralores a quienes las instituciones, dentro del sistema de gobierno abierto, deban rendir cuentas. Ver FICHA 73

Esta estrategia responde a que Paraguay se encuentra en el 1er lugar en el indicador “participación de la Sociedad Civil” en el “Social Inclusion Index 2015” (Fuente: Americasquarterly)



CAPÍTULO 6 – LECCIONES APRENDIDAS

Los resultados de la investigación realizada en el presente Trabajo final de Grado presentan como principal aporte para la ciudad y la gente de Aregua un relevamiento y diagnóstico en ejes de Medio Ambiente, Sociedad, Economía, Turismo y Accesibilidad e Inclusión.

Se ha buscado compilar la mayor cantidad de información proporcionada por los propios actores sociales, turistas y pobladores que se encontraban recorriendo la ciudad o disfrutando de sus puntos de interés, a fin de que la misma fuera basada en experiencias y percepciones reales, así como el relevamiento fotográfico de los diferentes sitios de interés y sus barreras.

La experiencia de relevamiento de barreras físicas en la ciudad se ha demostrado principalmente iluminadora, puesto que ayuda a ver cómo las decisiones de diseño pueden significar tanto un obstáculo como un apoyo, desarrollando una sensibilidad a los detalles que hacen posible centrar el diseño en las necesidades reales del usuario, sean cuales fueras sus capacidades o limitaciones motoras.

En la presente investigación se ha demostrado también que la Ciudad de Aregua posee gran potencial en convertirse en un destino turístico accesible, realizando pequeñas reformas de infraestructura y modificaciones en los modelos de gestión. Si bien es cierto que se trata de un trabajo multidisciplinario de cierta complejidad, se observa interés en los beneficios que dichos cambios pueden traer a la ciudad.

Se ha buscado elaborar lineamientos de carácter general y reproducibles de modo que puedan ser utilizados en otras ciudades que tengan interés en desarrollar un sistema de turismo accesible o sencillamente mejorar su infraestructura para hacerla más cómoda para sus pobladores.

Se expresa satisfacción por el resultado final de la investigación realizada; ya que los objetivos trazados al inicio del trabajo, en el Capítulo 1, han sido logrados, como puede verse a lo largo del presente libro:



Se ha registrado un marco de Referencia de los conceptos generales de Urbanismo Sostenible y Accesibilidad al medio físico, pudiendo ser encontrado el resultado completo en el capítulo de ANEXOS y el parcial en la introducción del Capítulo 2.

Se ha logrado identificar los puntos turísticos importantes de la ciudad y evaluar sus potencialidades según criterios de turismo sostenible, así como la realización de un relevamiento de factores sociales importantes, presentes en las fichas que componen el Capítulo 3.

Se ha compuesto un Diagnóstico, analizando las tendencias encontradas, que se encuentran en las fichas que componen el Capítulo 4.

Por último, en el Capítulo 5, se han sugerido los Lineamientos de Diseño Inklusivo y accesibilidad al medio físico para el espacio urbano, así como se han sintetizado estrategias para la participación ciudadana en la aplicación de dichos lineamientos.

Para finalizar, y siendo una situación que beneficia a todos los usuarios, se insta a los colegas arquitectos y arquitectas a contemplar condiciones de accesibilidad en sus proyectos y obras, a asesorar a los clientes en los beneficios que podría darle la accesibilidad en el futuro, y a inculcar en las próximas generaciones de profesionales la importancia del diseño universal y centrado en el usuario, aprovechando lo que las nuevas tecnologías tienen para ofrecer.



BIBLIOGRAFÍA

- *Organización de las Naciones Unidas*, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, New York: 2006.
- *Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. División de Población*, "World Population Ageing: 1950-2050" , New York: 2002
- *Comisión Mundial Del Medio Ambiente Y Del Desarrollo de las Naciones Unidas. "Un Futuro Amenazado." Nuestro Futuro Común - Reporte Brutland. Oxford UP, 1987. Print.*
- *NCh 3271. Accesibilidad Universal. Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno. Achm.cl, 2016.*
- *Darcy, Simon, and Tracey Dickinson. "A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accesible Tourism Experiences." Journal of Hospitality and Tourism Management 1 Mar. 2009: 32-44. Print*
- *The Center for Universal Design, NC State University, Principles of Universal Design. Raleigh, NC: 1997*
- *"Buscan Consolidar Consejos De Agua Para Proteger Los Recursos Hídricos." Resumen De Prensa Del Programa De Las Naciones Unidas Para El Medio Ambiente 11 Jan. 2008: 3. Print.*
- *VALLADARES VIELMAN, LUIS RAFAEL (COMPILADOR) La Ciudad. Antecedentes y nuevas perspectivas. Guatemala: CEUR, USAC. 2012.*
- *1 CERDA, Idelfonso. Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Madrid: Imprenta Española, 1867.*
- *GEHL, Jan. "Humanización del Espacio Urbano, la vida social entre edificios". Barcelona: Reverté S.A. 2009 Print*
- *Programa De Las Naciones Unidas Para El Desarrollo (PNUD). Informe Sobre Desarrollo Humano 2014. Report. New York: PBM Graphics, 2014.*
- *Sdt.unwto.org, (2016). Definición | Sustainable Development of Tourism. [online] Available at: <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion> [Accessed 3 Oct. 2014].*



- Silvero, José, Ing. Agr., Francisco Kunze, and Federico Ferreira Villalba, Ing. Geog. *Informaciones Sobre Las Actividades Humanas Que Condicionan La Calidad Del Agua Del Río Paraguay, Lago Ypacarai Y Otros Afluentes*. Report no. N.C.P.C.N.N° 5. Asunción: Secretaría Del Ambiente (SEAM), 2013.
- World Tourism Organization. *Recommendations on Accesible Tourism*, UNWTO, Madrid:2013
- World Tourism Organization and Fundación ACS, *Manual on Accesible Tourism for All – Public-Private Partnerships and Good Practices*, UNWTO, Madrid: 2015
- Fundación Teletón Paraguay. *"Discapacidad En El Paraguay."* Fundación Teletón. Accessed June 2, 2014.
- INTN. *Comité Técnico De Normalización CTN 45 "Accesibilidad". Normas Paraguayas De Accesibilidad Al Medio Físico*. Asunción: USAID/Fundación Saraki, 2011.
- ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. 1. Barcelona:Gili, 2000. Print
- Paisajetransversal.org, 2016. *"Paisaje Transversal Blog: ¿Cómo Salvar La Ciudad? Urbanismo Sostenible En Educación Plástica Y Visual."* Accessed Aug 5 2015.
- *Urbanismo Inclusivo*. In Blog De CIDEU. *Proceedings of Congreso CIDEU De Urbanismo Inclusivo, Buenos Aires*. April 7, 2015. Accessed August 5, 2015. <http://blogdecideu.com/2015/04/07/encuentro-buenos-aires-urbanismo-inclusivo-14-proyectos-estrategicos/>.
- Balbo, Marcello, Ricardo Jordán, and Daniela Simioni, comps. *La Ciudad Inclusiva*. Santiago De Chile: Naciones Unidas, CEPAL, 2003.
- Souca, Maria Luiza. *"Accesible Tourism – The Ignored Opportunity"*. Bolyai University Cluj Napoca, Faculty of Economics and Business Administration (Rumania) (2010).
- United Nations Environment Programme. *Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment*. Stockholm: UN, 1972.



- Conferencia Europea Sobre Ciudades Sostenibles. *Carta De Las Ciudades Europeas Hacia La Sostenibilidad (Carta De Aalborg)*. Aalborg: UN, 1994.
- European Union. *CARTA DE LEIPZIG Sobre Ciudades Europeas Sostenibles*. Leipzig, 2007.
- Segunda Conferencia Europea De Pueblos Y Ciudades Sostenibles. *Carta De Lisboa*. Lisboa, 1996.
- Conferencia Mundial De Turismo Sostenible. *Carta Del Turismo Sostenible*. Lanzarote, Islas Canarias, 1995.
- Convención Nacional Constituyente. *Constitución Nacional de la República del Paraguay*. Asunción, 1992
- Congreso de la Nación Paraguaya. *Ley Nº 294: Evaluación de Impacto Ambiental*. Asunción: 1993
- Congreso de la Nación Paraguaya. *Ley Nº 2828: Del Turismo*. Asunción: 2005
- Congreso de la Nación Paraguaya. *Ley Nº 4934: Accesibilidad al Medio Físico*. Asunción: 2013
- Italy. Comune Di Torino. *Divisione Infrastrutture E Movilità. Piano Urbano Della Movilità Sostenibile (PUMS)*. Torino, 2010.
- *Www2.cordoba.gov.ar*, 2016. "Turismo Ciudad De Córdoba". Accessed Mar. 3 2015. <http://www2.cordoba.gov.ar/turismo/accesibilidad/>.
- INTN. *Comité Técnico De Normalización CTN 39 "Transporte" subcomité de Transporte Accesible. Normas Paraguayas De Transporte Accesible*. Asunción: USAID/Fundación Saraki, 2011.
- Estación A- Núcleo Cultural. *Descubriendo Circuitos Solidarios - Proyecto CIRSOL*. 1º ed. Aregua, 2013.
- Gobernación De Central, y Municipio De Aregua. *Plan De Ordenamiento Territorial Y Ambiental De Aregua (POTA Aregua)*. Aregua, 2003.
- "Programas De La Dirección De Discapacidad." *Boletín De La Secretaría De Inclusión Social Del Gobierno De La Provincia De Córdoba*, October 2008.



- *JICA, and Consultora Integral Delta. Estudio De Prevalencia De Discapacidad En Siete Municipios Del Departamento Central. Report. Asunción, 2010.*
- *Gobierno De España, Ministerio De Educación Y Ciencia. E1.1: Accesibilidad Y Conservación Del Patrimonio Cultural. Patrimonio Accesible: I D I Para Una Cultura Sin Barreras. Barcelona, 2007.*
- *Juancá Ubierna, José Antonio, Dr. Ing., and Ruben Amigo Álvaro, Arq. Accesibilidad Universal Al Patrimonio Cultural. Fundamentos, Criterios Y Pautas. Madrid, 2011.*
- *Espinoza Ruiz, Antonio, and Diana Guijarro Carratalá. "La Accesibilidad Al Patrimonio Cultural." Lecture, Curso Básico De Accesibilidad Al Medio Físico, Universidad De Alicante, Alicante, April 2005.*
- *Pérez, Daniel Marcos. Turismo Accesible Hacia Un Turismo Para Todos. Madrid: CERMI, 2004.*
- *Turismotorino.org, .2016."Turismo Accesibile–Turismo Torino E Provincia". Accessed Mar 25 2015. http://www.turismotorino.org/testi/IT/A258/target/turismo_accessibile.*
- *Turismabile.it, 2016. "Catena Accessibilità". Accessed Mar 25 2015. <http://www.turismabile.it/catena-accessibilita>.*
- *Fondazione CRT. "Project OPEN TO ALL- Improving Turin's Tourist Reception through Social Inclusion." Lecture, League of Accesible Historical Cities, Paris, November 29, 2011.*
- *Organización Mundial del Turismo, Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos, OMT, Madrid: 2014*
- *Burró Muller, Birgit. Propuesta De Desarrollo Turístico Para La Ciudad De Aregua Mediante Recorridos Temáticos De Valoración Natural, Patrimonial Y Productiva. Architect's thesis, Facultad De Arquitectura, Diseño Y Arte - Universidad Nacional De Asunción, 2012. Asunción, 2012.*
- *Iñaki Echeverría [Urbanismo Paisaje Arquitectura]. Parque Ecológico Lago De Texcoco. México DF, 2009.*
- *NEF. The Happy Planet Index. Report. 2012.*



- Istituto Italiano Dell Turismo per Tutti. *Viaggiare Senza Limiti: Il Turismo per Tutti in Europa. Venaria (TO): Luca Ricci, 2010.*
- MORENAL, PLANTAS, PLANTAS MORENAL, 2014. "PLANTAS MORENAL: NARANJA AMARGA - Citrus Aurantium - ".Plantasmorenal.Blogspot.Com. Accessed February 5 2015. <http://plantasmorenal.blogspot.com/2011/10/naranja-amarga-citrus-aurantium.html>.
- Panoramio.com, 2015. "Panoramio - Photo Of Lapacho Entrada A Orán ". Accessed February 5 2015. <http://www.panoramio.com/photo/164779>
- Faros HSJBCN, 2016. "Propuestas Para Hacer Parques Infantiles Más Accesibles E Inclusivos". Accessed February 3 2016. <http://faros.hsjdbcn.org/es/articulo/propuestas-hacer-parques-infantiles-mas-accesibles-inclusivos>.
- micro arquitectura, 2011. "Inauguración De 5 Áreas De Juego, Estimulantes, Duraderas, Anti vandálicas Y Sostenibles De La Firma Landscape Structures.". Accessed February 6 2016. <https://microarquitecturabcn.wordpress.com/2011/06/07/inauguracion-de-5-areas-de-juego-estimulantes-duraderas-antivandalicas-y-sostenibles-de-la-firma-landscape-structures/>.
- Infoandina.org, 2016. "UNESCO Y PNUMA Buscan Promover Curso De Educación Ambiental En Escuelas Primarias". Accessed February 3 2016. <http://www.infoandina.org/content/unesco-y-pnuma-buscan-promover-curso-de-educaci%C3%B3n-ambiental-en-escuelas-primarias>.
- Mamá Natural, 2016. "Acceso Para Todos: Sendero De Educación Ambiental". Accessed February 6 2016. <http://www.mamanatural.com.mx/2014/01/acceso-para-todos-sendero-de-educacion-ambiental/>.
- Coparesa.org, 2016. "Un Proyecto Histórico Para El Deporte Inclusivo - El Salvador". Accessed February 6 2016. <http://www.coparesa.org/noticias/2013/06/14/un-proyecto-historico-para-el-deporte-inclusivo/>.
- Story, Tony, Six12 Media, Video: Jam, Six12 Media, Wheelchair Jam, Six12 Media, and Life Again et al. 2016. "Six12 Media:



- Skatepark".Six12media.Blogspot.Com. Accessed February 6 2016. <http://six12media.blogspot.com/search/label/skatepark?updated-max=2014-09-29T17:06:00-07:00&max-results=20&start=29&by-date=false>.
- Plataforma Arquitectura, 2012. "Centro De Visitantes, Selva De Panamá / ENSITU". Accessed February 8 2016. <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-148453/centro-de-visitantes-selva-de-panama-ensitu>.
 - Netquest.com, 2016. "¿Qué Puede Aportar Un Código QR A La Investigación De Mercados? | Blog De Netquest". Accessed February 16 2016. <http://www.netquest.com/blog/es/%C2%BFque-puede-aportar-un-codigo-qr-a-la-investigacion-de-mercados/>.
 - Ciudad, Parabuenosaires.com. 2012. "Otro Veto De Macri: Esta Vez Le Tocó A Los Semáforos Para Ciegos | Noticias De Buenos Aires Al Instante". Parabuenosaires. Accessed February 25 2016. <http://parabuenosaires.com/otro-veto-de-macri-esta-vez-le-toco-a-los-semaforos-para-ciegos/>.
 - Tatsa.com.ar, 2015. 'BUS ARTICULADO 6C | Venta De Buses Articulados TATSA. Fábrica De Autobuses Y Camiones'. Accessed November 26 2015.
 - Arkigrafico, 2015. "Pavimento Permeable – La Mejor Opción Contra Las Inundaciones - Arkigrafico". Accessed March 1 2016. <http://www.arkigrafico.com/pavimento-permeable-la-mejor-opcion-contra-las-inundaciones/#>.



ANEXOS

Glosario Extendido

Modelo de Ficha de Relevamiento de Barreras Urbanísticas utilizada en el TFG

Ley 4934 “De Accesibilidad al Medio Físico para Personas con Discapacidad

NP 45- 001-10: Generalidades. INTN- CTN 45: Accesibilidad

Guía básica de Accesibilidad para Alojamientos Turísticos

Resumen: Accesibilidad en Comunicación y Señalética.