



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**APROBACIÓN DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN,
PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO**

TEMA:

“RENOVACIÓN URBANA AMBIENTAL”.

TÍTULO:

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”.

NOMBRE DE LOS POSTULANTES:

Diana Elisa Ramírez Vázquez.

CALIFICACIÓN

FECHA

.....

...../...../.....

TRIBUNAL EXAMINADOR

.....

.....

.....



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**APROBACIÓN DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN,
PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO**

TEMA:

“RENOVACIÓN URBANA AMBIENTAL”.

TÍTULO:

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”.

NOMBRE DE LOS POSTULANTES:

Mario Roberto Rojas Larroza.

CALIFICACIÓN

FECHA

..... /...../.....

TRIBUNAL EXAMINADOR

.....

.....

.....



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCIÓN
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTE
CARRERA DE ARQUITECTURA

ÁREA:

Instituto de Desarrollo Ambiental.

TÍTULO:

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”.

GRADO PRETENDIDO:

Arquitecta y Arquitecto.

AUTORES:

Diana Elisa Ramírez Vázquez
Mario Roberto Rojas Larroza

TUTORA:

Msc. Arq. María Celeste Pereira Cubilla

SAN LORENZO – PARAGUAY

MARZO – 2022

AGRADECIMIENTOS

A la Santísima Trinidad.

A la Virgen María por su intercesión.

A mis padres, Alodia y Julio, por el amor y acompañamiento incondicional durante todos estos años, en especial a mi mamá por ser el ejemplo de trabajo, dedicación, compromiso, ejemplo de valentía y determinación y por darme el privilegio de estudiar esta carrera.

A mis abuelos, Benedicta y Nimio, y a toda mi familia.

Al Ing. Kenji Nakamori por su apoyo, y a su familia.

A todos mis amigos y compañeros de colegio y de la facultad.

A mi grupo Arqui K, porque junto con ellas estos años fueron más llevaderos.

A mi compañero y amigo Mario Rojas, por el compromiso, empeño y dedicación para la realización de este trabajo, y a su familia.

Al Arq. Kevin Duré, por las recomendaciones y ayuda en este proceso.

A la Arq. Grecia Sora, a la compañera Auxiliadora Benítez por la ayuda y el apoyo brindado.

A nuestra tutora, Ms. Arq. Celeste Pereira, quien nos guio con paciencia. Por brindarnos su tiempo y conocimiento para enriquecer nuestro trabajo.

A todos aquellos docentes que a lo largo de la carrera me impulsaron a formarme como profesional.

Al plantel de docentes de matemática aplicada a la arquitectura, Arq. Alicia Barrios y Lucero Herrera, por permitirme ser parte de la asignatura y aportar sus conocimientos y experiencias a mi formación.

A esas personas que me acompañaron con sus oraciones, aportando ideas, consejos, brindando compañía, aliento y apoyo, Pbro. Fermín Castellano Silvero, Emi Ozorio, Edilda SJS, Nilsa SJS, Lilian SJS, Eduvigis SJS, Erika Morínigo, Jenny Chen, Miguel Delvalle, Betina Benegas, Carlos Molina.

Al Señor José Hermosa y a su familia. Al Señor Eliodoro y su familia.

Al Ing. Víctor Gaona y a la profesora Mirian Galeano por la confianza puesta en mi persona durante todos estos años para llevar a cabo mis labores en la institución, y a todos mis compañeros de trabajo.

DEDICATORIA.

A mi mamá, Alodia, por ser mi compañera, por las palabras de aliento cuando el camino se hacía difícil, por creer en mí. Sin su compañía no hubiese podido lograr todo esto. Ella es y será siempre mi mayor motivación.

También dedico a la memoria de mi tío Marciano Fidel, que fue mi ejemplo de superación y perseverancia.

Diana Elisa Ramírez Vázquez.

AGRADECIMIENTOS

A la Santísima Trinidad.

A la Virgen María por su intercesión.

A mis padres, Juana y Miguel, por el amor y acompañamiento incondicional durante todos estos años, por ser ejemplo de trabajo arduo y dedicación, por confiar en mí e impulsarme a luchar por mis sueños.

A mis abuelos, Beneranda, Pablo, Evarista, Agustín y familiares que desde el cielo me acompañan siempre.

A mis hermanos, Fanny y Carlos, que antes de ser mis hermanos son mis amigos, por el cariño y acompañamiento incondicional.

A mi sobrina Luana, que me llena de alegría e inspiración.

A Edgar Lombardo, por la predisposición y por el apoyo incondicional.

A Ever Lombardo, por la predisposición y por el apoyo incondicional.

A toda mi familia por su cariño y apoyo incondicional.

A Scott y hermanos que son mis compañeros y amigos fieles, por acompañarme en las largas noches de desvelo.

A todos mis amigos y compañeros de colegio y de la facultad.

A mi compañera y amiga Diana, por la paciencia y el apoyo incondicional durante todos estos años, por el compromiso, empeño y dedicación para la realización de este trabajo, y a su familia.

A mi amigo, Arq. Kevin Duré, por su tiempo, predisposición, por las recomendaciones y ayuda en este proceso.

A mi amiga, Auxiliadora Benítez, por su tiempo, paciencia y predisposición.

A mi amiga, Arq. Grecia Sora por su paciencia, ayuda y apoyo.

A mi amiga, Arq. Nancy Quintero, por su cariño y apoyo incondicional.

A mi amigo, Arq. Leonardo Recalde, por su tiempo y apoyo incondicional.

A nuestra tutora, Ms. Arq. Celeste Pereira, quien nos guio con paciencia.

Por brindarnos su tiempo y conocimiento para enriquecer nuestro trabajo.

A todos aquellos docentes que a lo largo de la carrera me impulsaron a formarme como profesional.

A esas personas que me acompañaron con sus oraciones, aportando ideas, consejos, brindando compañía, aliento y apoyo.

DEDICATORIA

A mis padres, Juana y Miguel, por tanto amor, cariño y comprensión y por el apoyo incondicional, por motivarme a seguir luchando por mis sueños, por creer en mí, por las palabras de aliento cuando el camino se hacía difícil. Ellos son los pilares de mi vida y sin ellos nada de esto hubiese sido posible.

A mis hermanos, Fanny y Carlos, mis ejemplos de superación y de perseverancia, por las palabras de aliento, y por el acompañamiento durante todos estos años, por confiar y creer en mí.

A mi sobrina Luana por motivarme y alegrarme la vida, en los momentos difíciles ella siempre ha sido mi esperanza para creer en los nuevos comienzos.

Mario Roberto Rojas Larroza.

RESUMEN

La ciudad de Yaguarón, una ciudad paraguaya con un enorme potencial turístico, responde -como muchas otras ciudades- a un modelo obsoleto de ciudad, una ciudad pensada y diseñada para el vehículo privado, que no prioriza al ser humano en su diseño urbano. Con el objetivo de poner en valor a la ciudad y sus espacios públicos se realiza la presente investigación que pretende aportar recomendaciones de mejora urbana para la misma. Se brinda especial atención a la Calle Buenaventura Gamarra, la Calle Cabo Arias y el Paseo de los Mitos, en pleno Centro Histórico de la ciudad, y se elige como caso de estudio por su ubicación estratégica y el potencial catalizador de su entorno inmediato. Recuperar “la calle”, espacio público por excelencia, como principal lugar de encuentro ciudadano en la ciudad de Yaguarón, conectando los puntos de interés turístico entre sí, de tal forma a “coser” el tejido físico y social de la ciudad. A partir de un exhaustivo análisis del sitio desde un enfoque sistémico, y con una visión global de la ciudad, se proponen los lineamientos estratégicos con acciones a implementar en el corto, mediano y largo plazo. En este sentido, el urbanismo táctico cobrará relevancia al ser una forma de “hacer ciudad” de manera experimental, con pocos recursos, alto grado de participación ciudadana y los resultados pueden visualizarse rápidamente, fomentando los mecanismos de apropiación espacial, sentimiento de pertenencia e identidad social urbana. Empezando de esta manera, el proceso de renovación ambiental urbana en este representativo sector de la ciudad de Yaguarón.

Palabras claves: Espacio público, movilidad sostenible, turismo, ciudad de Yaguarón, lineamientos estratégicos, urbanismo táctico.

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO 1:.....	13
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.2. TEMA:	15
1.3. TÍTULO DEL TRABAJO:.....	15
1.4. JUSTIFICACIÓN	15
1.5. ANTECEDENTES	16
1.6. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO PROPUESTO	19
1.7. OBJETIVO GENERAL	21
1.8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	22
1.9. METODOLOGÍA	22
1.10. ESTRATEGIA DE TRABAJO	23
1.11. RESULTADOS ESPERADOS.....	23
1.12. ALCANCE	24
1.13. APLICABILIDAD.....	26
1.14. ESTRUCTURA DEL TRABAJO.....	26
CAPÍTULO 2:.....	27
2.1. MARCO CONCEPTUAL	28
2.2. MARCO REFERENCIAL	34
2.2.2. INTERNACIONALES.....	40
2.3. MARCO LEGAL	47
2.4. MARCO INSTITUCIONAL	58
CAPÍTULO 3:.....	59
ESTUDIO DEL SITIO	59
3.1. LOCALIZACIÓN	60
3.2. UBICACIÓN.....	61
3.3. RESEÑA HISTÓRICA.....	62
3.4. ANÁLISIS.....	83
CAPÍTULO 4:.....	127
4.1. FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS	128
4.2. CONFLICTOS Y POTENCIALIDADES	130
4.3. ESCENARIO ACTUAL	131
4.4. ESCENARIO TENDENCIAL.....	133
4.5. ESCENARIO DE LA PROPUESTA.....	135
CAPÍTULO 5:.....	138
5.1. PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS.....	139
5.2. VISUALIZACIÓN CONCEPTUAL DE LA PROPUESTA.....	144

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

<i>CONCLUSIÓN</i>	149
<i>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</i>	151
<i>ANEXOS</i>	156
<i>RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES</i>	157
<i>NORMATIVAS</i>	184
<i>RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO</i>	193
<i>MODELO DE LA ENCUESTA DIGITAL</i>	201
<i>ÍNDICE DE ILUSTRACIONES</i>	220
<i>ÍNDICE DE TABLAS</i>	225
<i>ÍNDICE DE GRÁFICOS</i>	227

LISTA DE ABREVIATURAS

- ANDE: Administración Nacional de Electricidad.
- CO2: Dióxido de carbono.
- COPACO: Compañía Paraguaya de Comunicaciones.
- DMH: Dirección de Meteorología e Hidrología.
- FADA: Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte.
- GEI: Gases de Efecto Invernadero.
- INDERT: Instituto Nacional de Desarrollo Rural y de la Tierra.
- INE: Instituto Nacional de Estadística, anteriormente llamado Dirección General de Estadística, Encuestas y Censo (DGEEC).
- INTN: Instituto Nacional de Tecnología y Normalización.
- MADES: Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- MOPC: Ministerio de Obras Públicas y Contrataciones.
- ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- PAC: Plan de Acción Climática.
- PDMS: Plan de Desarrollo Municipal Sustentable.
- PDN: Plan de Desarrollo Nacional.
- POUT: Plan de Ordenamiento Urbano Territorial
- S.A.: Sociedad Anónima.
- S.R.L.: Sociedad de Responsabilidad Limitada.
- SENATUR: Secretaría Nacional de Turismo.
- SNC: Secretaría Nacional de Cultura.
- TUB: Transporte Urbano de Bicicleta.
- UNA: Universidad Nacional de Asunción.
- UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al tema de la renovación urbana ambiental de un sector representativo de la ciudad de Yaguarón, que se puede definir como la transformación positiva de partes de la ciudad que están desaprovechadas o deterioradas con la intención de mejorar la calidad ambiental y de vida de las personas que allí viven. La característica principal de este tipo de procesos es que busca alentar un buen desarrollo socioeconómico, urbano y sostenible, aportando valor a ciertas partes de la ciudad.

Para analizar la problemática del desaprovechamiento o deterioro de partes de la ciudad es necesario mencionar sus causas. Una de ellas es la que la mayoría de nuestras ciudades paraguayas fueron creciendo de manera espontánea sin planificación urbana que apunte a un desarrollo sostenible de la ciudad y del territorio. Como consecuencia, las ciudades tienen grandes carencias en cuanto a la calidad de la urbanización, la movilidad, las infraestructuras urbanas y los servicios.

La investigación de esta problemática se realizó por el interés de aportar con una propuesta de lineamientos estratégicos que permita atenuar esta ausencia de criterios e instrumentos de planificación urbana, que afecta directamente a la calidad ambiental y de vida de las personas en la ciudad de Yaguarón, y de esta manera, poner en valor la ciudad y sus espacios públicos, con sus riquezas paisajísticas, culturales, históricas, únicas, de identidad, empezando un proceso de renovación urbana ambiental en un sector tan representativo del Centro Histórico de la Ciudad de Yaguarón como lo es el sector de estudio.

Como punto de partida surgen las preguntas de investigación:

- ¿Cómo poder brindar herramientas al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón para orientar la mejora de la calidad ambiental y de vida de los yaguaroninos y sus visitantes?

- ¿Cómo un proceso de renovación urbana ambiental puede ayudar al mejoramiento urbano de un sector representativo del Centro Histórico de la ciudad de Yaguarón?

Se propone como metodología de investigación; una primera parte de recopilación de datos sobre el sector de estudio, también en esta etapa se hace un relevamiento sensorial y fotográfico, en donde la observación atenta, el caminar la ciudad y el dibujar serán útiles como herramientas de análisis. Se hacen entrevistas y encuestas a la comunidad involucrada para conocer su opinión y poder medir el grado de satisfacción con relación a la ciudad y al sector de estudio. A continuación, los investigadores analizan toda la información recopilada para llegar a un diagnóstico adecuado, identificando los conflictos y potencialidades del sector de estudio. Se estudian referentes nacionales e internacionales, como así también el marco normativo y legal, para finalmente hacer recomendaciones de mejora urbana.

El presente trabajo tiene como objetivo: "Establecer una Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón".

El trabajo se articula en cinco apartados. En el primer apartado; se realiza la presentación y las generalidades del trabajo. En el segundo apartado; se establece la base de conocimiento de la investigación, definiendo el marco conceptual, referencial, legal e institucional que los sustentan. En el tercer apartado; se identifican características del sector de estudio, a partir del análisis de los aspectos físico-espacial, socio-económico y legal administrativo. En el cuarto apartado; se elabora un diagnóstico del sector de estudio, identificando conflictos y potencialidades. Y finalmente, en el quinto y último apartado; se establece la Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible para el sector de estudio con acciones a corto, mediano y largo plazo.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

El tema de este trabajo es de gran importancia para quienes quieran profundizar sobre renovación urbana ambiental en Centros Históricos. Esperamos también sirva de referencia para futuros trabajos de investigación y sea útil a la academia, al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

**CAPÍTULO 1:
GENERALIDAD**

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La mayoría de las ciudades paraguayas fueron creciendo de manera espontánea sin planificación urbana que apunte a un desarrollo sostenible de la ciudad y del territorio. Como consecuencia, las ciudades tienen grandes carencias en cuanto a la calidad de la urbanización, la movilidad, las infraestructuras urbanas y los servicios.

Yaguarón no ha sido la excepción, y hasta hoy no cuenta con instrumentos de planificación urbana tales como un Plan de Ordenamiento Urbano Territorial (POUT), a pesar de que la Ley Orgánica Municipal establece que es competencia de cada municipio contar con este instrumento que guíe el actuar de la ciudad en una dirección. No obstante, actualmente su elaboración está en curso.

Este crecimiento desordenado ha promovido el modelo de ciudad difusa, en detrimento del modelo compacto y sostenible, potenciando el uso del automóvil privado para los desplazamientos en la misma, deshumanizándola. Esta deshumanización de la ciudad de Yaguarón, hizo que los propios ciudadanos poco a poco vayan perdiendo esos vínculos que el ser humano genera al relacionarse e interactuar con su entorno, vayan perdiendo el sentido de pertenencia, el sentirse parte de la ciudad y el sentir la ciudad como propia, perdiendo así también las ganas de mejorarla.

Este modelo de movilidad urbana que prioriza al vehículo privado tiene gran responsabilidad en la salud de los habitantes y del planeta, pues contamina el aire con la emisión de gases de dióxido de carbono (CO₂) y enferma a los habitantes.

La ciudad de Yaguarón cuenta con un enorme potencial turístico, por su rica historia, cultura y únicos paisajes, siendo el turismo una actividad sumamente relevante en la economía local.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Dicho esto, surgen las preguntas: ¿Cómo poder brindar herramientas al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón para orientar la mejora de la calidad ambiental y de vida de los yaguaroninos y sus visitantes? ¿Cómo un proceso de renovación urbana ambiental puede ayudar al mejoramiento urbano de un sector representativo del Centro Histórico de la ciudad de Yaguarón?

1.2. TEMA:

“Renovación Urbana Ambiental”.

1.3. TÍTULO DEL TRABAJO:

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”.

1.4. JUSTIFICACIÓN

Como respuesta a las problemáticas anteriormente mencionadas y siendo futuros profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo, se vio la oportunidad de aportar con este Trabajo Final de Grado una propuesta de lineamientos estratégicos que permitan atenuar esta ausencia de criterios de planificación urbana, que afecta directamente a la calidad ambiental y de vida de las personas

en la ciudad, y de esta manera, poner en valor la ciudad y sus espacios públicos, con sus riquezas paisajísticas, culturales, históricas, únicas, de identidad, empezando un proceso de renovación urbana ambiental en un sector tan representativo del Centro Histórico de la Ciudad de Yaguarón.

Se decide tomar este sector de estudio comprendido por la Calle Buenaventura Gamarra, la Calle Cabo Arias y el Paseo de los Mitos, en pleno Centro Histórico de la ciudad, debido a que vinculan el bien cultural máspreciado, como lo es el Templo San Buenaventura con el Cerro Yaguarón, emblema de la ciudad. Este sector, además, constituye uno de los lugares con mayor vida pública y es donde se realizan actividades tanto religiosas como culturales que reúnen a los ciudadanos a compartir y celebrar sus costumbres, creencias y tradiciones. Así también se percibe que, a pesar del paso del tiempo, en este sector aún convive de manera armoniosa esa mezcla entre la fe católica y las creencias guaranílicas.

1.5. ANTECEDENTES

ODS- (Objetivos de Desarrollo Sostenible).

Son una pieza fundamental en la agenda de las Naciones Unidas. Una iniciativa aprobada en el año 2015, con la que se pretende ayudar a “erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos”.

Dicha iniciativa está compuesta por 17 objetivos, los cuales buscan alcanzar una serie de metas puntuales de cara al año 2030. Abarcan diversas temáticas como, por ejemplo: la erradicación de la pobreza, crecimiento económico, reducción de la desigualdad, protección del medio ambiente, mejora de la salud y bienestar, entre otros. Todas estas,

temáticas que se consideran cruciales para asegurar avances hacia un desarrollo sostenible.

La diversidad de temas es bastante amplia y a simple vista puede parecer que, para lograrlos, los esfuerzos deberían ser especializados en cada ODS. Sin embargo, existen factores, como la movilidad, que impactan de manera transversal varios objetivos y, en consecuencia, pueden actuar como motores para avanzar en la consecución de la Agenda 2030.

El papel de la movilidad para alcanzar los ODS.

De acuerdo a las Naciones Unidas, la movilidad es una "cuestión fundamental para el desarrollo". Por esta razón, sus delegaciones están desarrollando proyectos para utilizar la movilidad como herramienta que permita alcanzar los ODS. Un ejemplo puntual es la agenda impulsada por la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa (UNECE). Esta comprende una serie de iniciativas de tres tipos: analíticas, regulatorias y de creación de capacidades para guiar el desarrollo de la movilidad hacia el logro de los ODS. En sus iniciativas, la UNECE considera que apostar por elementos de la movilidad sostenible como la transición energética, la infraestructura para una logística eficiente, la regulación vehicular, los modelos de inversión en infraestructura, la educación en seguridad vial y la planificación urbana orientada a la movilidad tendrían un gran impacto en 13 de los 17 ODS.

Otro claro ejemplo de este enfoque es el trabajo desarrollado por el Banco Mundial, el cual considera que para lograr los ODS es necesario minimizar los impactos negativos de la movilidad. Para ello, han desarrollado Sustainable Mobility for All (Sum4All), una plataforma que reúne a múltiples actores influyentes en la movilidad. Dicha iniciativa se basa en cuatro ejes estratégicos, planteando que la movilidad sostenible debe ser (1) equitativa, (2) eficiente, (3) verde y (4) segura. Sum4all considera que conseguir que la movilidad reúna estas características es

imprescindible para alcanzar al menos 7 de los ODS. (SUMBilbao19, 2018,párr.1-5).

Barcelona - España

Hacer ciudad a la manera de Jordi Henrich y su equipo de trabajo.

Con este trabajo se pretende estudiar a la manera de concebir y obrar en la ciudad del arquitecto catalán Jordi Henrich y sus equipos de trabajo, responsables de importantes intervenciones urbanas en la ciudad de Barcelona y su área metropolitana, gracias a las cuales la ciudad se ha ido transformando considerablemente y principalmente ha vuelto a mirar el mar.

Y al decir "hacer ciudad" nos referimos a la creación de espacio público, el "espacio de la gente", "para la gente" y "con la gente".

Al estudiar su "forma de concepción y trabajo sobre el espacio público", se intenta aprender de sus luces y sombras para poder "rescatar" criterios de diseño urbano que guían su actuar en Barcelona que se podrían "adoptar", para luego "adaptar" a otras ciudades, especialmente en las ciudades de mi país, Paraguay. (Pereira, 2018,p.6)

Yaguarón - Paraguay

Recuperación del espacio público en su dimensión Física, ambiental y cultural con enfoque de Diseño Universal para la Ciudad de Yaguarón.

Este trabajo trata de brindar soluciones a la problemática de la mayoría de las ciudades del país, la falta de un diseño universal, teniendo en consideración el aspecto ambiental, que permita la igualdad de condiciones y capacidades para el desarrollo normal e igualitario de todas las personas sin distinción (personas de la tercera edad, personas con limitaciones y personas con discapacidad temporal o permanente), a modo de potenciar las oportunidades de manera equitativa e igualitaria y así impulsar a la realización de los cambios necesarios para la consolidación de una sociedad más inclusiva, donde cada persona, sin distinción alguna logre la realización personal, decidir sobre sus

actividades, viviendas o estilo de vida de manera autónoma, que en este caso se trata de un sector del casco urbano de la ciudad de Yaguarón. (Llamosas, 2019,p.4).

1.6. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO PROPUESTO

Se pretende establecer una Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible para el mejoramiento urbano ambiental del sector de estudio y categorizar al mismo como Paseo Turístico de la Ciudad de Yaguarón.

Esta propuesta busca principalmente recuperar la "calle", como espacio público por excelencia de la ciudad, destacando los atractivos naturales, culturales, históricos, únicos, de identidad, que giran en torno al sector a analizar, poniendo en valor lo existente y potenciando su atractivo, mejorando así la calidad ambiental y calidad de vida de los yaguaroninos y sus visitantes.

El caminar:

"La dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano, mientras que otros temas, como el manejo del constante aumento del tráfico vehicular, han pasado a ser primordiales" (Gehl, 2014, cáp.1,p.3).

En cuanto a la escala humana, el homo sapiens es un mamífero lineal, frontal, erecto, que se orienta horizontalmente en el espacio. Sendas, calles y bulevares son todos espacios para el movimiento lineal, el cual está codificado en las bases del sistema humano de locomoción. Trabajar con la escala humana significa, básicamente, proveer buenos espacios urbanos que tengan en cuenta estas características dictadas por el cuerpo humano. (Gehl J. , 2014, cáp.2,p.33)

Identidad del lugar:

Celebrar las culturas locales fomenta la diversidad de las ciudades, lo que atrae a las personas y las inspira a permanecer en ellas. La historia de una comunidad, su entorno natural y sus tradiciones contribuyen significativamente a hacer de los lugares especiales y únicos. Encontrar estos elementos y preservarlos es crítico para distinguirlos unos de otros. Mantener esta identidad contribuye a crear la clase de comunidades en la que la gente disfrute de caminar, andar en bicicleta y utilizar transporte público. (Fundación Transitemos, s.f., párr.8)

Energía propia:

Las bicicletas y otros medios de transporte impulsados por personas, como bici taxis, permiten el transporte "puerta a puerta", utilizando menos espacio y recursos. Son una alternativa más saludable y sustentable para trayectos cortos, en comparación con los automóviles y taxis. Para fomentar su uso, hay que lograr que los conductores se sientan seguros; en general, entre más bicicletas haya en las calles, más seguridad tendrán. Esto también requiere de la paulatina disminución del tránsito automovilístico y de la creación de una infraestructura especializada, como las ciclovías. (Fundación Transitemos, s.f., párr.2)

Disminución el uso del automóvil:

Incluso en 2030, algunos trayectos continuarán haciéndose en automóvil. Pero la circulación de más autos incrementará el tráfico, la contaminación y el tiempo invertido en los trayectos, si no se administra de una mejor manera. Esto incluye lo que algunas ciudades ya están haciendo: incrementar los costos del estacionamiento y de acceso a ciertas zonas para fomentar que las personas dejen el auto en casa, crear zonas ecológicas donde sólo pueden entrar vehículos no contaminantes y eliminar vías rápidas para favorecer la reactivación de la vida comunitaria. (Fundación Transitemos, s.f., párr.4)

Participación ciudadana:

Dar lugar a la participación ciudadana. A partir de estas situaciones el usuario, el ciudadano, se convierte en interlocutor real para los proyectos urbanos y arquitectónicos, dejando de ser una población abstracta. Incluso se consiguieron negociar programas de vivienda, servicios y espacios públicos para cualificar áreas marginales o muy deficitarias, respetando la población residente. (Muxí & Borja, 2000, cáp. segundo,p.30)

La participación ciudadana no es una exigencia retórica, ni una formalidad informativa, sino un debate político y cultural en el cual han de poder intervenir muchos actores, residentes presentes y futuros, usuarios de trabajo, de ocio y ocasionales o de paso. Nadie es propietario exclusivo de ningún trozo de territorio. Ni la municipalidad, ni el promotor, ni los vecinos. El debate ciudadano ha de estar orientado por objetivos políticos explícitos, es necesario hacer emerger los valores culturales y los intereses sociales implícitos. (Muxí & Borja, 2000, cáp. Tercero, p.40)

Considerando los criterios mencionados y las características de los tramos analizados, lo esencial para llevar a cabo la renovación del espacio público es la participación ciudadana.

1.7. OBJETIVO GENERAL

Establecer una Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón.

1.8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar características de la situación actual del sector de estudio a partir del análisis de los aspectos físico-espacial, socio-económico y legal administrativo.
- Elaborar un diagnóstico general del sector de estudio, identificando conflictos y potencialidades.
- Recolectar información sobre la opinión de la comunidad involucrada para medir el grado de satisfacción con relación a la ciudad y al sector de estudio.
- Proponer recomendaciones y acciones a implementar en el corto, mediano y largo plazo.

1.9. METODOLOGÍA

Investigación cualitativa y cuantitativa, del tipo exploratorio e indagatorio mediante la acción participativa, con enfoque crítico, donde se busca procesar y analizar los datos sobre la situación actual del sitio, de modo a revertir lo negativo y potenciar lo positivo.

Técnica de muestreo: Entrevistas, encuestas, relevamiento sensorial y fotográfico, recopilación de datos.

Se desarrollarán los siguientes pasos:

- Recopilar datos sobre el sitio.
- Analizar los datos recopilados.
- Diagnosticar la situación.

- Estudiar referentes nacionales e internacionales.
- Hacer recomendaciones de mejora urbana.

1.10. ESTRATEGIA DE TRABAJO

1- Recopilación de datos (teórico-gráfico)

- a. Marco conceptual.
- b. Marco Referencial.
- c. Marco legal-administrativo.

2- Relevamientos.

- a. Estudio de mapas y fotografías antiguas de la ciudad.
- b. Observaciones atentas, recorridos sensoriales a pie y en bicicleta (tanto diurnos como nocturnos).
- c. Confección de línea del tiempo y atlas del territorio.
- d. Análisis a través del dibujo a mano (esquemas, mapas cognitivos, croquis, perspectivas, secciones), fotografías y elaboración de fotomontajes.

3- Procesar datos. – (en base a todo lo recopilado y analizado)

- a. Estudio del sitio: localización, ubicación y reseña histórica.
- b. Análisis de los espacios públicos (plano horizontal, plano vertical y plano del aire).
- c. Diagnóstico.

4- Recomendaciones de mejora urbana.

- a. Propuesta de lineamientos estratégicos con acciones a implementar en el corto, mediano y largo plazo.

5- Aprendizajes.

1.11. RESULTADOS ESPERADOS

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

- A partir de la información obtenida referente al tema se logrará comprender mejor el sector de estudio.
- El diagnóstico permitirá identificar correctamente los conflictos y las potencialidades.
- La propuesta de lineamientos estratégicos dará como resultado una propuesta de mejora urbana ambiental del sector de estudio.
- Para validar la propuesta es necesario el respaldo y participación de la comunidad de Yaguarón desde el comienzo, como así también el apoyo del municipio.

1.12. ALCANCE

El sector de estudio se encuentra en el Centro Histórico de la ciudad de Yaguarón y abarca un radio de cinco cuadras aproximadamente desde la Calle Buenaventura Gamarra, la Calle Cabo Arias y el Paseo de los Mitos.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 1: Mapa de Área de estudio/área de intervención.

Fuente: Elaboración propia.

Se reconoce que para la elaboración de una propuesta integral urbana ambiental es condición *sine qua non* un enfoque multidisciplinario de profesionales de la arquitectura, el urbanismo, las ingenierías, la sociología, el trabajo social, entre otras implicadas en el “hacer ciudad”, que escapen al alcance de este trabajo. Sin embargo, se pretende hacer un aporte desde la mirada de futuros profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo como aporte a la academia, al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón.

1.13. APLICABILIDAD

La propuesta de lineamientos estratégicos turísticos y de movilidad urbana sostenible para el mejoramiento urbano ambiental es aplicable al sector de estudio antes mencionado de la ciudad de Yaguarón.

Se espera que la metodología utilizada en el presente Trabajo Final de Grado sea útil para otros sectores de otras ciudades con características similares al sector de estudio que inicien un proceso de renovación urbana ambiental.

También se espera que la propuesta sea útil a la academia, al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón.

1.14. ESTRUCTURA DEL TRABAJO

Capítulo I: Se realiza la presentación y las generalidades del trabajo.

Capítulo II: Se establece la base de conocimiento de la investigación, definiendo el marco conceptual, referencial, legal e institucional que los sustentan.

Capítulo III: Se identifica características de la situación actual de la Calle Buenaventura Gamarra, la Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos de la Ciudad de Yaguarón a partir del análisis de los aspectos físico-espacial, socio-económico y legal administrativo.

Capítulo IV: Se elabora un diagnóstico del sector de estudio, identificando conflictos y potencialidades.

Capítulo V: Se establece la propuesta de lineamientos estratégicos turísticos y de movilidad urbana sostenible para el sector de estudio con acciones a corto, mediano y largo plazo.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

**CAPÍTULO 2:
MARCO TEÓRICO**

2.1. MARCO CONCEPTUAL

2.1.1. Enfoque Sistémico

Considera a la ciudad como un sistema espacial, un sistema que experimenta un continuo movimiento; está sujeto a cambios. El conjunto de las actividades urbanas y las relaciones que mantienen entre sí constituye el sistema urbano. El sistema se visualiza al observar el comportamiento dinámico – derivado de las interrelaciones – de sus distintos componentes.

- A. El componente FÍSICO-ESPACIAL, constituido por el espacio disponible y sus características físico geográficas (topografía, hidrografía, vegetación, clima, etc.) más lo construido en él por el hombre. Alberga las actividades originadas en el componente socio económico.
- B. El componente SOCIO-ECONÓMICO, constituido por la población con sus características particulares socio culturales y económicas, desarrolla ciertas actividades para subsistir como comunidad concentrada en un cierto espacio; requiere una cierta organización espacial – funcional para el desarrollo de sus actividades, por lo que constituye un medio artificial para adaptar el espacio geográfico a sus necesidades.
- C. El componente POLÍTICO-INSTITUCIONAL, constituido por el aparato u organización político administrativa que la propia sociedad se haya dado para la consecución de sus fines; regula mediante obras públicas, normas, tasas, etc., la demanda derivada del componente socio económico y la oferta construida que caracteriza al componente físico espacial. (Urbanismo I-FADA UNA, s.f.)

2.1.2. Desarrollo Sostenible:

Se define «el desarrollo sostenible como la satisfacción de «las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades». (Informe titulado «Nuestro futuro común» de 1987, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo), el desarrollo sostenible ha emergido como el principio rector para el desarrollo mundial a largo plazo. Consta de tres pilares, el desarrollo sostenible trata de lograr, de manera equilibrada, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. (ONU, s.f.)

2.1.3. Espacio público:

ONU-Habitat adopta la definición de espacio público de la Charter of Public Space (Carta del Espacio Público) de la siguiente manera: “Los espacios públicos son todos los lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y disfrutables por todos, gratuitamente y sin fines de lucro. Esto incluye las calles, los espacios abiertos y los equipamientos públicos”. Haciendo una síntesis de lo presentado en la Carta del Espacio Público, se puede agregar lo siguiente:

- Los espacios públicos son importantes para el bienestar individual y social, la vida de la comunidad, las expresiones de diversidad y para la identidad.
- Los espacios públicos consisten en espacios abiertos (como calles y parques) y en espacios techados sin fines de lucro y para el disfrute de todos (como bibliotecas públicas y museos).
- Los espacios públicos que son de propiedad pública garantizan, en mayor medida, el acceso y el disfrute a través del tiempo.
- Los espacios públicos deben ser accesibles y sin barreras.
- No son espacios públicos las áreas inutilizables, aunque sean públicas y no estén cercadas.

- Son espacios públicos potenciales aquellos que aún no son accesibles y/o usables. (Ocupa Tu Calle, ONU-Hábitat y Fundación Avina, 2018, p.37)

2.1.3. Movilidad Urbana:

“Es la capacidad de desplazamiento de personas, bienes o servicios de un punto a otro dentro del área urbana, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados, particulares o colectivos” (Urbanismo III-FADA UNA. s.f.,p.4).

2.1.4. Movilidad Urbana Sostenible:

Es un modelo de desplazamiento que no causa impacto negativo sobre las condiciones del medio ambiente y que se preocupa por el bienestar y la calidad de vida de las personas en armonía con el planeta. Son aquellas formas de desplazamiento humano, bienes y servicios que no comprometen al medio ambiente.

Involucran estrategias, alternativas y/o principios que ayudan a reducir paulatinamente los efectos negativos producidos por la movilidad urbana tradicional. Éstas estrategias se basan en la promoción de prácticas de movilidad responsable por parte de los ciudadanos y/o desarrollo de tecnologías limpias que amplíen las opciones de desplazamiento dentro de la ciudad. (Urbanismo III-FADA UNA. s.f.,p.7)

2.1.5. Urbanismo Táctico:

El Urbanismo Táctico es una nueva forma de entender las transformaciones urbanas desde una óptica comunitaria y las intervenciones ágiles y eficientes, de bajo costo y lo más importante evaluables y configurables que puede ser modificada por cualquier persona a través de la inteligencia colectiva, generando aproximaciones sucesivas hasta alcanzar la versión definitiva. (Sastre, 2019,p.4)

“El urbanismo táctico parte de la idea de formar mejores ciudadanos mediante intervenciones, donde se le pueda demostrar al ciudadano que

se puede vivir y se puede compartir la ciudad de otra manera" (Cudeña Silva, y otros, 2021).

2.1.6. Participación Ciudadana:

La participación ciudadana es la intervención de la ciudadanía en la toma de decisiones respecto al manejo de los recursos y las acciones que tienen un impacto en el desarrollo de sus comunidades. Es un legítimo derecho de los ciudadanos y para facilitar se requiere de un marco legal y de mecanismos democráticos que propicien las condiciones para que las personas y las organizaciones de diversos sectores de la sociedad hagan llegar su voz y sus propuestas a todos los niveles de gobierno. (" Participación ciudadana", 2019)

2.1.7. Intervenciones urbanas ciudadanas:

Las intervenciones urbanas ciudadanas se caracterizan por ser acciones estratégicas, comúnmente puntuales –en tiempo y espacio–, que recurren a estrategias participativas y colaborativas–involucrando a los diversos actores de la comunidad– en las distintas etapas de su desarrollo; relativamente sencillas –en términos de implementación– y de bajo presupuesto –en comparación con los grandes proyectos urbanos–. Muchas de ellas son temporales, devolviendo el espacio intervenido a su estado anterior una vez que han culminado (por ejemplo, el cierre de una calle para realizar deportes un día al mes), o funcionando como acondicionamientos físicos del espacio urbano con elementos que luego serán reemplazados por una infraestructura y un diseño mejor logrados (por ejemplo, la colocación de una ciclovía piloto).

En ciertas ocasiones tienen vocación de permanencia, teniendo como objetivo lograr un cambio significativo y estable, tanto en términos físicos como en las formas de uso e interacción que han sido favorecidas con la intervención. (Ocupa Tu Calle, ONU-Hábitat y Fundación Avina, 2018,p.65)

2.1.7. Paseo Turístico:

Se conoce como Paseo Turístico al recorrido que se destaca por sus atractivos para el desarrollo del turismo. Estos Paseos pueden sobresalir por sus características naturales o por permitir el acceso a un patrimonio cultural o histórico de importancia.

Suele denominarse como Paseo Turístico, de este modo, a aquella vía que sobresale por estar rodeada de lugares que se consideran, por algún motivo, valiosos. Así se espera que los viajeros recorran esta vía turística para conocer sitios de importancia natural, religiosa, cultural, etc.

2.1.8. Lineamientos Estratégicos Turísticos:

Son indicaciones y acciones específicas y/o generales que se aplican en ciertos lugares a través de programas para potenciar los atractivos del lugar, mejorando la calidad de vida de los pobladores y de los visitantes.

2.1.9. Lineamientos Estratégicos de Movilidad Urbana Sostenible:

Son indicaciones y acciones específicas y/o generales que ayudan a reducir paulatinamente los efectos negativos producidos por la movilidad urbana tradicional, y ofrecer este espacio público para la interacción entre los individuos que habitan en las cercanías.

2.1.10. Renovación Urbana Ambiental:

Es identificar partes de la ciudad que no están siendo aprovechadas o están deterioradas, y transformarlas para brindar una mejor calidad de vida para las personas que viven en o alrededor de la zona afectada. Mediante la incorporación de estrategias y/o acciones como las alternativas de movilidad sostenible. De manera disminuir el impacto ambiental producto de las actividades urbanas actuales.

2.1.11. Parklets:

Los parklets son espacios públicos que buscan recuperar el entorno para los peatones y ampliar las zonas verdes, en su mayoría son de carácter permanente pero también pueden ser utilizados en terrazas de cafetería y restaurantes. La idea de los parklets es básicamente diseñar una

especie de mueble en zonas urbanas donde es difícil acceder a parques o jardines y de esta forma los ciudadanos puedan disfrutar de la ciudad y las calles de forma cómoda y permanente.

Una de las ventajas de los parklets es que optimizan la fluidez en aceras congestionadas, aumentan ingresos en negocios gracias a la calidad del paisaje urbano, y dan apariencia agradable. (Rono, 2018,párr.1-3)

2.1.12. Parques de bolsillo (Pocket parks):

Es un parque pequeño accesible al público general. Los parques de bolsillo muchas veces son creados en un terreno urbano vacante o en terrenos pequeños irregulares. También pueden ser creados como componente del requisito espacial público de proyectos de edificios grandes. ("Parques de bolsillo", 2019)

Los parques de bolsillo o mini-parques, son pequeños reductos de espacio exterior, normalmente no más grandes que un par de parcelas. Son espacios abiertos de pequeña escala que ofrecen un entorno seguro y atractivo para los miembros de la comunidad. Se encuentran normalmente en zonas urbanas rodeados de edificios comerciales y residenciales en pequeñas parcelas con espacios para que la gente se reúna para disfrutar del aire libre.

Cumplen también con las necesidades del usuario, son lugares para relajarse, reunirse con amigos, hacer la pausa para comer o están equipados con zonas de juegos para niños, incluso con algún espacio para pequeños eventos.

Los pocket parks con éxito tienen cuatro cualidades clave: son fácilmente accesibles; invitan a que la gente realice actividades; son espacios cómodos que transmiten una buena imagen y son lugares sociales donde la gente se reúne. (Phyo, s/f, p.78)

2.1.13. Accesibilidad universal:

Accesibilidad universal es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente. Resulta un concepto absolutamente contrapuesto al de barreras.

Una buena accesibilidad es aquella que existe, pero que pasa desapercibida para la gran mayoría de usuarios, excepto para aquellos con problemas de movilidad o con limitaciones sensoriales, visuales o auditivas, que saben reconocer cuando se encuentran en un entorno accesible. Esta clase de accesibilidad se consigue cuando las barreras se resuelven, preferiblemente, mediante el diseño desde el origen, aunque también mediante ayudas técnicas o adaptaciones.

Por consiguiente, la accesibilidad trata de encontrar la manera de que todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar del medio que nos rodea, de la manera más sencilla posible y sin ningún tipo de impedimento. Accesibilidad debe ser siempre sinónimo de calidad y seguridad. (Caser Fundación, s.f., párr.1-6)

2.2. MARCO REFERENCIAL

En cuanto al marco referencial se estudia al grupo comisión vecinal de Yaguarón, que es un grupo que impulsa el proyecto de embellecimiento en el año 2019.

2.2.1. Nacionales

Paseo de la Cultural- Yaguarón

En el Aniversario número 481, de nuestra Querida Ciudad de Yaguarón, Ciudad de Mitos y Leyendas, La Municipalidad de Yaguarón rinde un gran

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

homenaje a los referentes culturales más importantes de nuestra Ciudad, que no sólo hicieron historia en Yaguarón, Paraguay, sino traspasaron fronteras, siendo reconocidos en todo el mundo.

Hoy, en honor a ellos, queda oficialmente inaugurado “EL PASEO DE LA CULTURA” en donde nos acompañarán La Profesora, Doña Carmen Navarro de Domínguez” Ña Carmita”, autora del reconocido libro Estrellita y varias obras cumbres, el Profesor Ramón Bogarin, autor de la famosa Revista Ysoindy, el Músico Cecilio Valiente Arámbulo, autor y compositor de la melodía Che Pycasumi y nuestro querido Director de la Banda Ancestral “Peteke Peteke”, Don Gumercindo Garay, desde hoy, el “PASEO DE LA CULTURA” queda totalmente habilitado a toda la ciudadanía y a los visitantes.

Ubicado al costado de la Iglesia, frente a la Municipalidad.
(Municipalidad de Yaguarón, 2020, párr.1-3)

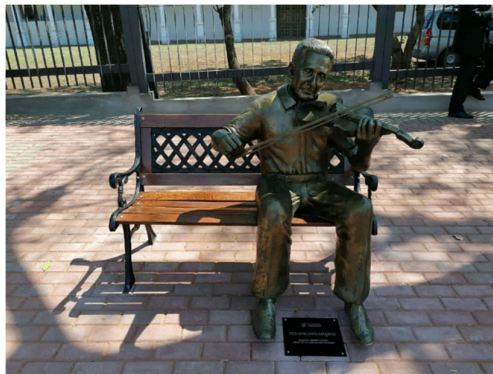


Ilustración 2: Paseo de la Cultura.

Fuente: Reproducida de Paseo de la Cultura-Yaguarón, de Municipalidad de Yaguarón, 2020.

(<https://www.yaguaron.gov.py/paseo-la-cultura/>).

Grupo Comisión vecinal Yaguarón - Paseo de la Flores.

El grupo Comisión vecinal constituida por jóvenes con ganas de ver su ciudad en todo su esplendor; hermosa y alegre.

La intervención de este grupo se sitúa en la calle Cabo Arias, Camino turístico al Cerro.

El proyecto YAGUARÓN CIUDAD DE LAS FLORES se refiere al tema del turismo en la ciudad de Yaguarón.

La ciudad ubicada a 48 km de la capital del Paraguay, posee una gran riqueza en diversos centros turísticos que se pueden encontrar en la zona, como, por ejemplo: Cerro de Yaguarón, la Iglesia San Buenaventura, Ykua Mbokaja, Capilla San Roque'í, etc.

La ciudad es conocida principalmente por una peregrinación durante la Semana Santa, y durante todo el año por la hermosa arquitectura y diseño del Templo San Buenaventura. Ostentando otros atractivos más, se espera un continuo crecimiento como destino turístico.

Este proyecto propone un atractivo más para el turismo en la ciudad, tomando como base uno de los títulos ganadores de la localidad como "La ciudad de las flores".

Planteamiento

La ciudad turística de Yaguarón pertenece al circuito de oro del Paraguay, con varios centros turísticos en ella, atrae personas ávidas de conocerlas es relativamente sencillo, y con los murales alegóricos a los mitos el camino hasta la cima del cerro ahora es más interesante que nunca.

Se propone agregar en la calle situada sobre Cabo Arias, entre Manuel Cabañas y Defensores del Chaco, un paseo adornado de flores de tipo enredadera a modo de que luzcan a cierta altura. (Comisión vecinal Paseo de las Flores, 2019)

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 3: Paseo de las flores.

Fuente: Reproducida de Paseo de las flores-Yaguarón, de Nidia Maldonado. 2020. (<https://acortar.link/5jRoE7>).

Galería Paseo de los Mitos – Murales Turísticos (Yaguarón)

El Paseo de los Mitos es un sendero de murales pintados en las paredes exteriores de las casas y que evoca a los personajes de la mitología guaraní. Se comenzó a elaborar en mayo de 2019 y los murales fueron pintados por varios artistas yaguaroninos.

Este es el camino que conduce al Cerro de Yaguarón, que se utiliza en cada Semana Santa cuando se realiza el ascenso al mismo, así como en otras actividades del año y que involucran al cerro.

El Yasy Yateré, el Tejú Jagua, Aoa, Malavisión, Luisõ, Pombero, Mbói Tu`í y otros son immortalizados en fantásticos y coloridos murales de la mano de grandes exponentes y referentes del arte yaguaronino como lo son los profesores Luis Delgado, Flavio Giménez, Milciades Larroza y Wilson Ojeda.

El Paseo de los Mitos es un trabajo encantador, que no puede pasar desapercibido en tu visita a nuestra ciudad que esconde mitos y leyendas, a los pies del misterioso Cerro del Jaguarú. (Municipalidad de Yaguarón, 2020)

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 4: Paseo de los Mitos.

Fuente: propia.

Calle Luis Morquio - (Lambaré/Asunción)

Las veredas de Morquio serán equipadas para los invidentes.

Un total de 15 cuadras de la calle Morquio en el trayecto que va desde Eusebio Ayala hasta la avenida Fernando de la Mora serán equipadas con aceras táctiles destinadas a personas invidentes, además de rampas para discapacitados.

La Junta Municipal capitalina autorizó el llamado a licitación para llevar adelante esta obra inclusiva a lo largo de esta arteria, sobre la cual funciona la escuela Santa Lucía para ciegos, cuyo costo oscilaría entre los G. 600 millones y G. 700 millones.

El director de Planeamiento Urbano de la Comuna de Asunción, arquitecto Antonio Coscia, explicó que los trabajos se iniciarán en dos meses aproximadamente, cuando se cumpla con todo el proceso licitatorio, y la culminación está prevista en 90 días a partir de ese momento.

El técnico municipal explicó que las veredas a ser mejoradas permitirán el paso sin ningún tipo de obstáculos a gente que se desplaza en sillas de rueda, así también las rampas tendrán la dimensión necesaria para su traslado seguro de una cuadra a otra. (Ultima Hora, 2017)



Ilustración 5: Calle Morquio- Asunción.

Fuente: Reproducida de Riesgo. Morquio tiene muchos obstáculos para los ciegos, de Última Hora. 2017.

<https://www.ultimahora.com/las-veredas-morquio-seran-equipadas-los-invidentes-n1078444.html>

“Parklets y Pocket Parks”, espacios públicos de recreación

Estos espacios contribuyen al embellecimiento y diversifican las actividades de la calle sustituyendo plazas de aparcamiento paralelas por espacios de ocio.

Enmarcados en el Plan Maestro para la Revitalización del Centro Histórico de Asunción se instalan varios puntos de recreación en espacio públicos, a través de innovadoras intervenciones urbanísticas que integran espacios de ocio y esparcimiento.

Se trata de “Parklets y Pocket Parks” (Parques de bolsillo) que se ubican en el centro histórico con la intención de proveer espacios públicos de recreación en lugares que carecen de ellos. En el proceso de creación pueden ser incluidos la plantación de árboles, creación de “parklets” verdes, pintando carriles de bici o pavimentos como peatonalización, lámparas urbanas participativas, arte en la calle sobre los muros, entre otros.

Los planificadores urbanos pueden elegir ubicaciones de parklets en áreas que carecen de espacios verdes públicos cercanos. Los Parklets pueden incluso contar con estacionamiento para bicicletas para así

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

fomentar el transporte alternativo. Contribuyen al embellecimiento y diversifican las actividades de la calle sustituyendo plazas de aparcamiento paralelas por espacios de ocio.

“Si bien pueden eliminar los carriles de estacionamiento de los distritos comerciales locales, pueden simultáneamente aumentar el tráfico peatonal al proporcionar más espacio recreativo. También pueden hacer que los conductores sean más conscientes de los límites de velocidad y colaboren con la seguridad de los peatones”, explican desde el MUVH. La iniciativa es desarrollada por técnicos especializados del MUVH y del Estudio OCA Arquitectura, con apoyo del PNUD. (Revista Foco, 2021)



Ilustración 6: Parklets y Pocket parks.

Fuente: Reproducida de “Parklets y Pocket Parks”, espacios públicos de recreación, de Revista Foco. 2021

(<https://foco.lanacion.com.py/destacado-foco/2021/06/24/parklets-y-pocket-parks-espacios-publicos-de-recreacion/>)

2.2.2. INTERNACIONALES.

Acciones en Argentina: Modalidades de peatonalización.

En la década de los 80, numerosas administraciones municipales impulsaron la peatonalización de algunas calles en las áreas centrales por ser los sectores con mayor vitalidad; con mayor afluencia de público. Por

ser el corazón de la ciudad, el sitio del encuentro social y cultural, el lugar para ver y ser visto.

En la calle peatonal el espacio urbano destinado exclusivamente a circulaciones pasa a ser utilizado para actividades de paseo, de encuentro ciudadano, de reunión informal, es un sitio para compartir.

Generar un área peatonal consiste básicamente en facilitar el desplazamiento de peatones y el desarrollo de actividades complementarias que hacen más atractivas los paseos ciudadanos, los paseos de compras. Se utilizaron diversas modalidades de peatonalización:

- Peatonalizar separando espacialmente el flujo peatonal del vehicular resolviendo cada uno de ellos en forma independiente, a veces en diversos niveles. Los puentes y calles sobre elevadas y los túneles son soluciones utilizadas para separar los flujos peatonales de los vehiculares.
- Peatonalizar reservando todo el espacio circulatorio vehicular, la calzada, a los peatones. La calle Florida y luego la calle Lavalle en la Ciudad de Buenos Aires fueron las primeras en adoptar esta modalidad. Luego Diversas ciudades capitales en el interior del país imitaron este ejemplo. Las ciudades turísticas que adoptaron esta modalidad hacen peatonales sus calles más concurridas sólo en temporada de alta afluencia de turistas, o en ciertos días a la semana; es una peatonalización temporal.
- Peatonalizar de manera parcial, es decir incrementar los recorridos peatonales a expensas de los vehículos, ampliando la superficie de la vereda y reduciendo en la calzada el espacio de estacionamiento y circulación de los vehículos. La peatonalización parcial mantiene la convivencia de los flujos peatonales y vehiculares en una misma arteria; incrementa el espacio destinado a peatones mejorando sus desplazamientos y las posibilidades de detenerse en el encuentro

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

informal sin que ello implique la eliminación del paseo en auto, las operaciones de carga y descarga de mercadería, o la adaptación a la época del año o de la semana más conveniente.

Es una solución menos costosa en términos económicos y de menor impacto sobre el sistema circulatorio, sobre todo en las áreas centrales en general congestionadas. La ciudad de Corrientes implementó está enriqueciendo el recorrido peatonal con expresiones del arte local. (Perahia, 2007, párr. 22-29)



Ilustración 7: Corrientes, calle peatonal.

Fuente: Reproducida de Corrientes, calle peatonal, de Raquel Perahia. 2007 (<https://acortar.link/mVHbMN>)

Corrientes, Paseo peatonal- Avenida Italia.

Ubicación:

A pocas cuadras del puerto entre las calles San Juan y Fray José de la Quintana, se ubica una de las avenidas más cortas del mundo con tan solo 90 metros de largo.

El paseo nos sorprende con un marcado estilo románico por sus columnas, sus fuentes y pérgolas que fueron donaciones por parte de la colectividad italiana y a la vez es custodiado por uno de los murales más significativos de la ciudad, donde se refleja una parte importante de la historia correntina. (Gregoret, 2021, párr.2-3)

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 8: Avenida Italia.

Fuente: Reproducida de Avenida Italia: una larga historia para un corto recorrido, de Agustín Gregoret. 2021.

(<https://corrientes.italiani.it/scopricitta/avenida-italia-una-larga-historia-para-un-corto-recorrido/>)

El Gran Mural- Paseo Italia. (Corrientes/Argentina)

Aludir al mote de “Corrientes, la ciudad de los murales” no es una novedad actualmente, pero dicho reconocimiento tiene una génesis que en gran parte está dado por la importancia y representatividad del “Gran Mural”, obra del histórico grupo Arte Ahora, que se encuentra desde los primeros años de la década del ‘90 en la plazoleta Italia. Se trata de un mural esgrafiado de más de 100 metros de largo que no sólo logró reconocimiento sino también significó la salida del arte a los muros de la ciudad.

Las distintas representaciones evocan la vida del aborígen guaraní desde la llegada de los conquistadores hasta el siglo XX, pasando por distintos pasajes de la cultura correntina. Es una de las obras de arte pioneras en el muralismo correntino que logró una gran aceptación por parte de la ciudadanía.

Según narran los documentos históricos y los relatos de los artistas locales, el Gran Mural surge ante la necesidad de sacar el arte de los talleres y ateliers y llevarlo a las calles de la ciudad, con el fin de embellecer las paredes de Corrientes. De esa forma, el grupo Arte Ahora compuesto por artistas plásticos, escritores y poetas, entre otros, inicia en noviembre de 1990 la construcción de la obra sobre uno de los muros laterales del convento San

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Francisco Solano, por la avenida Italia (actualmente calle San Juan). (Ocampos, 2013, párr.1-3)



Ilustración 9: Mural Aborigen.

Fuente: Reproducida de Aborigen. Es una de las partes más reconocidas del mural y fue restaurada en el 2008, de Facundo Campos. 2013. (<https://acortar.link/J6aHUK>)

Wiki carril

Pintan wiki carril alrededor de San Lázaro; exigen promover uso de bicicleta.

Organizaciones civiles pintaron un “wiki carril” para bicicletas alrededor de la Cámara de Diputados para exigir que se destine al menos 5% del presupuesto de transporte para promover el uso de la bicicleta en México.

Integrantes del colectivo Camina, Haz Ciudad, Bicitekas, y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo se dieron cita a las 10:00 de la mañana frente a la Cámara de Diputados y pintaron un ciclo carril sobre Eje 2 --al sur de la Cámara--, que al llegar a la calle Emiliano Zapata, dio vuelta a la derecha, rodeándola para finalizar en la entrada de visitantes del Recinto Legislativo.

Al concluir la acción, el colectivo Camina, Haz Ciudad, entregó a los diputados de las Comisiones de Desarrollo Urbano y de Presupuesto y Cuenta la petición del 5% para la bicicleta. Junto a la petición, se adjuntó la lista con los nombres de cerca de 2 mil 500 firmantes en apoyo de la campaña 5% para la bicicleta, liderada por ITDP y la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BiciRed).

La intervención ha consistido en pintar un #WikiCarril (constituido por un carril preferente para bicicletas y un ciclo carril) sobre dos calles aledañas al H. Congreso de la Unión.

Esta intervención para el Colectivo Haz Ciudad también tiene el fin de poner el ejemplo ciudadano a nuestros representantes en el Congreso de la Unión sobre qué tipo de ciudad desea la ciudadanía. Una Ciudad compacta, sostenible, menos dependiente del automóvil y con espacios públicos para todos. Una ciudad donde el espacio y la movilidad privilegien al peatón, a los medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, y al transporte público; no a los automóviles.

Como ciudadanos que anhelamos otro país, que queremos construir otro modelo de Ciudad, hoy, ejercemos esta ciudadanía mediante un #WikiCarril. Una muestra que la ciudadanía tiene el poder de transformar su entorno urbano en su favor.

Recordamos a nuestros representantes en el H. Congreso de la Unión, que cómo se construye Ciudad incide también en el propio desarrollo democrático de nuestro país. (Colectivo Camina, Haz Ciudad, 2011, párr.1-6)



Ilustración 10: #Wikicarril.

Fuente: Reproducida de Wikicarril, de Colectivo Camina, Haz Ciudad. 2011.

(<http://hazciudad.blogspot.com/2011/10/wikicarril.html>)

Paseo Peatonal Bandera: Urbanismo Táctico - Centro de Santiago (Chile)

Mejorar el espacio público, creando espacio peatonal y generando un urbanismo táctico.

En el centro de Santiago, dentro del casco histórico de la ciudad, se encuentra inserta calle la Bandera, aledaña a cuatro paseos peatonales como lo son Huérfanos, Ahumada, Estado y la Bolsa. Debido a los trabajos que se ejecutan por la línea 3 del Metro de Santiago desde el año 2013, la calle Bandera se encontraba cerrada al transporte público, encontrándose habilitada en dos tramos para vehículos particulares, quedando destinado a estacionamientos, carga – descarga y una pista de circulación, desplazando a los peatones a espacios reducidos en pleno centro de Santiago. Debido a esa situación, el año 2017 la Municipalidad de Santiago a través de su Alcalde, Felipe Alessandri, se propuso mejorar las condiciones existentes, primero, solicitando al Ministerio de Transportes cerrar un tramo para vehículos y cambiar su uso a peatonal, para posteriormente generar un Urbanismo Táctico en alianza con Estudio Victoria y la empresa privada, que permitió dar vida al proyecto del paseo, activándolo en pos de la calidad de vida de quienes circulan y trabajan diariamente por la ciudad.

El proyecto contempló el pintado en múltiples colores de la calzada, junto con mobiliario urbano acorde al diseño, elementos tecnológicos que permitirán realizar mediciones y seguridad especial para las personas que transiten por el lugar. El Paseo Bandera permitió mejorar un espacio público abandonado por la ciudadanía debido a la ocupación y destinación excesiva para el automóvil, a un espacio de encuentro y estancia, entregando colorido y felicidad a miles de personas que visitan diariamente el Paseo.

Aportación estratégica

Fomentar el uso de modos de transporte sustentables, como la caminata en la ciudad.

Mejorar la movilidad de los ciudadanos y fomentar la cohesión social.

Mejorar el espacio público en beneficio de los ciudadanos.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Aumentar, a corto plazo, la competitividad económica, a nivel comercial, del sector.

Fomentar un laboratorio urbano obteniendo información a través de nuevas tecnologías, permitiendo planificar y replicar este proyecto. (Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU), s.f., párr.1-4)



Ilustración 11: Paseo Bandera.

Fuente: Reproducida de Paseo Peatonal Bandera: Urbanismo Táctico, de CIDEU. s.f.

(<https://www.cideu.org/proyecto/paseo-peatonal-bandera-urbanismo-tactico/>)

2.3. MARCO LEGAL

En el marco normativo se establecen las leyes constitucionales, las convenciones internacionales, leyes y ordenanzas de la ciudad de Yaguarón.

2.3.1. Constitución Nacional

PARTE I. TÍTULO II. CAPÍTULO I. SECCIÓN I.

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 de 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.

SECCIÓN II.

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.

Artículo 8 - De la Protección Ambiental.

Las actividades susceptibles de producir alteración ambiental serán reguladas por la ley. Asimismo, ésta podrá restringir o prohibir aquéllas 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 esta 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.

CAPÍTULO II.

Artículo 38 - Del Derecho a la Defensa de los Intereses Difusos.

"Toda persona tiene derecho, individual o colectivamente, a reclamar a las autoridades públicas medidas para la defensa del ambiente, de la integridad del hábitat, de la salubridad pública, del acervo cultural nacional, de los intereses del consumidor y de otros que, por su naturaleza jurídica, pertenezcan a la comunidad y hagan relación con la calidad de vida y con el patrimonio colectivo."

CAPÍTULO III.

Artículo 46 - De la igualdad de las personas.

Todos los habitantes de la República son iguales en dignidad y derechos. No se admiten discriminaciones. El Estado removerá los obstáculos e impedirá los factores que las mantengan o las propicien. Las protecciones que se establezcan

sobre desigualdades injustas no serán consideradas como factores discriminatorios sino igualitarios.

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.

CAPÍTULO VII.

Artículo 81 - Del patrimonio cultural

Se arbitrarán los medios necesarios para la conservación, el rescate y la restauración de los objetos, documentos y espacios de valor histórico, arqueológico, paleontológico, artístico o científico, así como de sus respectivos entornos físicos, que hacen parte del patrimonio cultural de la Nación. El Estado definirá y registrará aquellos que se encuentren en el país y, en su caso, gestionará la recuperación de los que se hallen en el extranjero. Los organismos competentes se encargarán de la salvaguarda y del rescate de las diversas expresiones de la cultura oral y de la memoria colectiva de la Nación, cooperando con los particulares que persigan el mismo objetivo. Quedan prohibidos el uso inapropiado y el empleo desnaturalizante de dichos bienes, su destrucción, su alteración dolosa, la remoción de sus lugares originarios y su enajenación con fines de exportación.

2.3.2. Acuerdos, Convenios y Acuerdos Internacionales

ODS - (Objetivos de Desarrollo Sostenible)

Son una pieza fundamental en la agenda de las Naciones Unidas, con la que se pretende ayudar a "erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos".

Dicha iniciativa está compuesta por 17 objetivos, los cuales buscan alcanzar una serie de metas puntuales de cara al año 2030. Abarcan diversas temáticas como, por ejemplo: la erradicación de la pobreza, igualdad de género, crecimiento económico, reducción de la desigualdad, protección del medio ambiente, mejora de la salud y bienestar, entre otros.

Todas estas, temáticas que se consideran cruciales para asegurar avances hacia un desarrollo sostenible. (SUMBilbao19, 2018, párr.1-3) Aunque la movilidad sostenible no representa en sí un Objetivo de Desarrollo Sostenible Independiente, ciertos aspectos fueron incluidos en algunos ODS, como la seguridad vial y las emisiones de carbono.

Además, si analizamos algunos de ellos se puede apreciar que la movilidad sostenible está presente y es necesario para alcanzarlos.

-ODS -7 Energía asequible y no contaminante: la movilidad sostenible pretende reducir el uso de los combustibles fósiles.

-ODS-9 Industrias, innovación y comunidades sostenibles: la movilidad sostenible es indispensable en el objetivo de construir infraestructuras resilientes.

-ODS- 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles: mejoras en la seguridad vial y ampliación del transporte público. (Coppini, 2019,párr.7-11)

LEY N° 1231/86 "QUE APRUEBA Y RATIFICA LA CONVENCION SOBRE LA PROTECCION DEL PATRIMONIO MUNDIAL, CULTURAL Y NATURAL"

EL CONGRESO DE LA NACION PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

Art. 1°. - Apruébese y ratificase LA CONVENCION SOBRE LA PROTECCION DEL PATRIMONIO MUNDIAL, CULTURAL Y NATURAL, aprobada por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en su XVII reunión, celebrada en París el 16 de noviembre de 1972.

2.3.3. Leyes

LEY N° 3966/10 "ORGÁNICA MUNICIPAL", dentro de las funciones municipales en materia de transporte público y de tránsito; y del ambiente encontramos las siguientes:

"En materia de transporte público y de tránsito:

- a- la prestación, regulación y fiscalización del servicio público de transporte público de pasajeros y de cargas;
- b- la regulación y fiscalización del tránsito en calles, y demás caminos municipales, incluyendo lo relativo a la seguridad y circulación de vehículos y de peatones, y los requisitos de conducir para mayores de edad. En los tramos de las rutas nacionales, e internacionales que atraviesen un municipio, estas facultades serán ejercidas por la autoridad establecida para el efecto por el Gobierno Central;
- c- la regulación y fiscalización del estado de los vehículos con atención preferencial de la seguridad pública, a la higiene y salubridad, y a la prevención de la contaminación.

En materia de ambiente:

- a- la preservación, conservación, recomposición y mejoramiento de los recursos naturales significativos;
- b- la regulación y fiscalización de estándares y patrones que garanticen la calidad ambiental del municipio;
- c- la fiscalización del cumplimiento de las normas ambientales nacionales, previo convenio con las autoridades nacionales competentes;
- d- el establecimiento de un régimen local de servidumbre y de delimitación de las riberas de los ríos, lagos y arroyos."

LEY 4928/13: DE PROTECCIÓN DEL ARBOLADO URBANO.

Artículo 1°. -Las disposiciones de esta Ley tienen por objeto regular la plantación, poda, tala, trasplante y cuidado de los árboles, dentro de todos los municipios del país.

LEY N° 4934: DE ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

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.

LEY N° 5430: ESTABLECE LA CIRCULACION DE BICICLETAS Y CREA LA RED NACIONAL DE CARRILES PREFERENCIALES PARA BICICLETAS, DENOMINADAS BICISENDA

Artículo 1°. - Toda persona que conduzca una bicicleta por la vía pública estará sujeta a las disposiciones de la presente normativa, a las establecidas en la LEY N° 5016/14 "NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL" y a las normas aplicables a los conductores de vehículos, excepto a las disposiciones que por su propia y especial naturaleza, no le fueren compatibles.

Además, adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad.

CAPÍTULO V

DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE BICICLETA

Artículo 17.- Definición. Se entiende por "Transporte Urbano de Bicicleta (TUB)" a un sistema de transporte urbano compuesto por varias bicisendas y estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad, que permitan el traslado de los ciclistas

desde y hacia el centro de cada ciudad en sentido de los cuatro puntos cardinales.

Artículo 18.- Objetivo. El sistema de Transporte Urbano de Bicicleta (TUB) tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Artículo 19.- Criterios generales. Los criterios que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el sistema de Transporte Urbano de Bicicleta deberán ser:

a) Imponer este sistema como transporte alternativo, procurando que el mismo preste un servicio complementario del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.

b) Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema del tránsito y de las congestiones vehiculares.

c) Incentivar una movilidad sustentable, la que incluirá el concepto de movilidad urbana limpia, protegiendo al medio ambiente de la contaminación.

Asimismo, esta debiera contribuir a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.

d) Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas, procurando entre otras cosas una red segura de carriles y una concientización social que conlleve a aplicar y hacer cumplir la normativa vigente.

e) Medidas globales. Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.

f) Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya a la promoción y explotación del sistema de Transporte Urbano de Bicicleta y a la excelencia de los servicios.

g) Desarrollar políticas de seguridad en protección del usuario del Transporte Urbano de Bicicleta (TUB).

LEY N° 2.828: DEL TURISMO.

Artículo 7°. - 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;
- b) el rescate, la valoración, la conservación, la restauración y el uso turístico de los diferentes componentes del patrimonio natural, histórico y cultural en función al ordenamiento territorial del país;
- c) la articulación entre el turismo y los demás sectores de la economía, a fin de lograr un desarrollo turístico integrado y sostenible;
- d) el fomento para la creación y difusión de nuevos productos turísticos, mediante la promoción del desarrollo turístico en áreas naturales y seminaturales, y en sitios de interés histórico y cultural, ya sean éstos públicos, privados o comunitarios;
- e) el establecimiento de un mecanismo de coordinación y descentralización de la gestión turística integral, con otros organismos y entidades del sector público y privado; y,
- f) el fomento para la inversión de capitales nacionales y extranjeros en la actividad turística.

LEY N° 5016: NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 2°. - Objeto de la Ley. La presente Ley tiene por objeto:

- a) Proteger la vida humana y la integridad física de las personas en el tránsito terrestre;
- b) Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo, y el medio ambiente circundante; y,
- c) Contribuir a la preservación del orden y la seguridad pública.

LEY N°. 946/82: DE PROTECCIÓN A LOS BIENES CULTURALES.

Son bienes culturales bajo la protección de esta ley, los pertenecientes a la época pre colonial, colonial y al periodo de la independencia, y en particular, al de los gobiernos del Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia, Don Carlos Antonio López y Mariscal Francisco Solano López, que se mencionan seguidamente:

- a) los monumentos, ruinas, templos, sepulcros, edificios públicos y privados de interés histórico o cultural;
- b) restos paleontológicos, arqueológicos, antropológicos, etnográficos e históricos;
- c) libros, manuscritos, periódicos, mapas, grabados, fotografías y documentos históricos o culturales;
- d) obras y colecciones científicas y técnicas;
- e) colecciones numismáticas, filatélicas, heráldicas y de armas;
- f) obras pictóricas, esculturas, muebles y otros objetos con valor histórico, que los hagan valiosos a los fines de esta ley;
- g) los lugares, objetos y accidentes de la naturaleza que por valor histórico-cultural ameritan ser puestos bajo la protección de esta ley;
- h) los lugares y fortificaciones históricos, en particular los de las batallas de Cerro Mbaé y Tacuary, los de la Triple Alianza y Guerra del Chaco, así como las armas, uniformes, documentos y otros objetos que sean reliquias de ellas; e,
- i) las poblaciones o partes de ellas que conserven tradiciones o aspectos peculiares de la cultura nacional; y los lugares típicos, pintorescos y de belleza natural que merezcan ser mantenidos sin sufrir alteraciones.

Artículo 5º.- Podrán ser declarados bienes culturales las lenguas indígenas, las composiciones literarias y musicales de valor histórico o artístico, las tradiciones, costumbres o creencias populares, así como los estudios e investigaciones científicas sobre ellas.

2.3.4. Decretos:

Decreto N° 2794 el cual aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2030; el PND Paraguay 2030 es un documento estratégico que facilitará coordinar acciones en las instancias sectoriales del Poder Ejecutivo, así como con diversos niveles de gobierno, sociedad civil, sector privado y, eventualmente, los poderes Legislativo y Judicial. Es un instrumento que nos permitirá cumplir con el mandato constitucional establecido en el Artículo 177 que establece que “Los planes nacionales de desarrollo serán indicativos para el sector privado, y de cumplimiento obligatorio para el sector público.

Las políticas públicas para construir el Paraguay del 2030 se concentrarán en tres grandes ejes estratégicos: 1. reducción de la pobreza y desarrollo social, 2. crecimiento económico inclusivo, y 3. inserción del Paraguay en el mundo en forma adecuada. Cada eje estratégico incorporará cuatro líneas transversales: (i) la igualdad de oportunidades, (ii) la gestión pública eficiente y transparente, (iii) el ordenamiento territorial, y (iv) la sostenibilidad ambiental. La interacción de los 3 ejes estratégicos con las 4 líneas transversales, resulta en 12 estrategias que guiarán las políticas públicas para construir el Paraguay del 2030.”

2.3.5. Ordenanzas Municipales (Municipalidad de Yaguarón)

- Ordenanza Municipal N° 03/2015 De Protección de bienes culturales del Municipio de Yaguarón.
- Ordenanza Municipal N° 19/2016 Que nombra y reconoce al Municipio de Yaguarón como “CIUDAD DE MITOS Y LEYENDAS”.
- Ordenanza Municipal N° 09/2016 Por la cual se declara como ÁREA PROTEGIDA DE DOMINIO MUNICIPAL AL CERRO YAGUARÓN.
- Ordenanza Municipal N° 05/1989 Que declara PATRIMONIO CULTURAL DE LA CIUDAD DE YAGUARÓN AL CERRO YAGUARÓN.
- Ordenanza Municipal N° 10/1998 Que declara MONUMENTO NATURAL AL CERRO YAGUARÓN.
- Ordenanza Municipal N° 66/2020 POR LA CUAL SE REGLAMENTA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS SOBRE CALLES URBANAS

ADYACENTES AL TEMPLO PARROQUIAL "SAN BUENAVENTURA" DE LA CIUDAD DE YAGUARÓN, Y DECLARANDO PEATONAL EL DENOMINADO "PASEO DE LA CULTURA".

- Ordenanza Municipal N° 01/2014 POR LA CUAL SE DECLARA DE INTERÉS DISTRITAL LAS RESERVAS NATURALES COMO: CERRO YAGUARÓN, CERRO CURUPAYTY, CERRITO CURUPAYTY, Y EL ARROYO YAGUARÓN, SUS LECHOS, NACIENTES, HUMEDALES Y AFLUENTES.
- Ordenanza Municipal N° 217/12 (Municipalidad de Asunción) QUE REGLAMENTA LA CONSTRUCCIÓN Y EL USO DE VEREDAS INCLUSIVAS.

Plan de Desarrollo Municipal Sustentable (PDMS) 2016; el Plan Nacional de Desarrollo (PND) fue aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo N° 2794 del 16 de diciembre de 2014, para ser aplicado como guía en las distintas tareas que competen a la Administración Pública.

En este contexto, el Plan de Desarrollo Sustentable del Municipio previsto en el Art. 255 de la Ley 3966/10, debe ser entendido como instrumento de gobierno que permite la transformación de la realidad local, en forma coherente con la visión y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo; ya que al formar parte de un sistema de planificación nacional, por disposición constitucional están regidos por los lineamientos básicos del mismo, aunque nada impide que puedan ser fortalecidos y complementados con otros elementos que sean compatibles con los lineamientos antes mencionados. (Municipalidad de Yaguarón, 2016, p.5)

El Art. 225 de la Ley Orgánica Municipal define al Plan de Desarrollo Sustentable del Municipio como un instrumento técnico y de gestión municipal en el que se deben establecer las líneas estratégicas, los objetivos, programas y proyectos en los ámbitos social, económico, ambiental, institucional y de

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

infraestructura, orientados a lograr la equidad social, el crecimiento económico y la sustentabilidad ecológica en el Municipio. Asimismo, dispone que los planes operativos y de inversión de la Municipalidad respondan al Plan de Desarrollo Sustentable.

Plan de Acción Climática (PAC) del Distrito de Yaguarón; un documento estratégico que permite a los gobiernos locales adaptarse a los impactos del cambio climático, así como contribuir a la mitigación de los gases de efecto invernadero (GEI) con el fin de reducir el aumento de la temperatura global.

2.4. MARCO INSTITUCIONAL

- Municipalidad de Yaguarón:
- Dirección de Cultura y Turismo.
- Unidad de Limpieza Urbana.
- Dirección de Tránsito.
- Departamento de Comisiones Vecinales.
- Secretaría Nacional de Cultura (SNC).
- Secretaría Nacional de Turismo (SENATUR)
- Consejo Asesor Nacional de Turismo.
- Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES).

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

**CAPÍTULO 3:
ESTUDIO DEL SITIO**

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

3.1. LOCALIZACIÓN

El sector de estudio se localiza en la Ciudad de Yaguarón, es una localidad y distrito de Paraguay situado al noroeste del departamento de Paraguarí.

“Está situada a 48 km de Asunción. Según el censo de 2002 de la DGEEC tenía 25.984 habitantes. Esta localidad es reconocida por el valor artístico y cultural de su templo de estilo franciscano, que data del período colonial” (Municipalidad de Yaguarón, s.f., párr.1).

La ciudad de Yaguarón, una de las más antiguas del país, situada en el departamento de Paraguarí. Se trata de una comunidad donde se mezclan hermosos paisajes naturales, una rica historia en sus construcciones coloniales, hechos misteriosos y actividades que denotan profunda religiosidad católica.

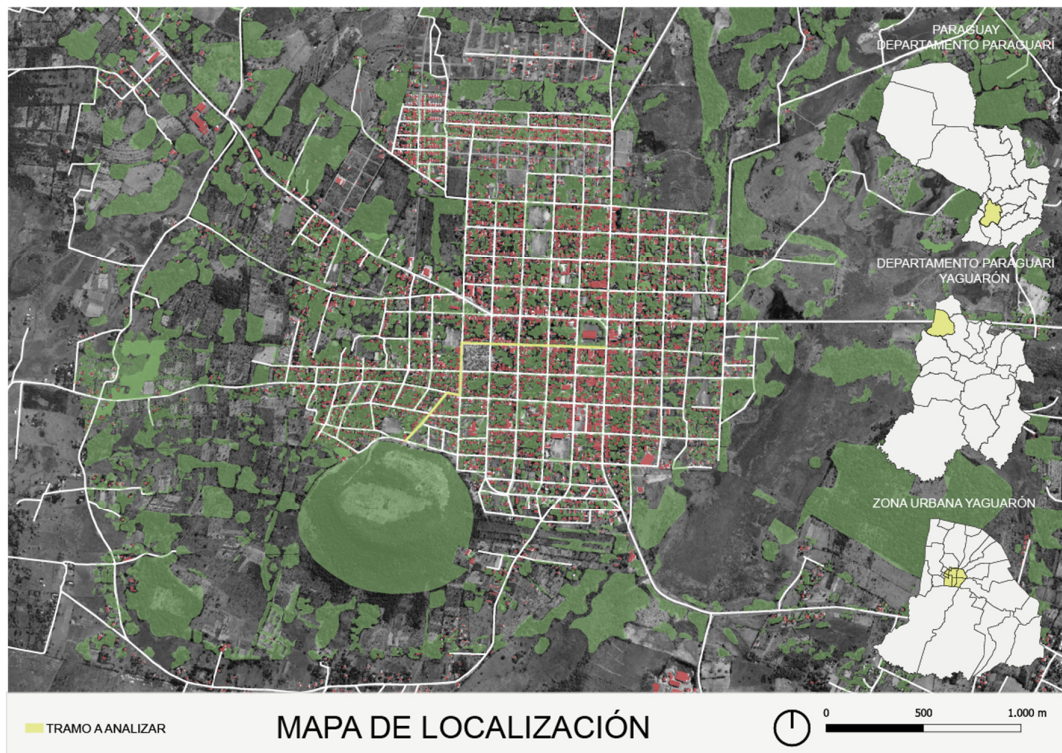


Ilustración 12: Mapa de Ubicación-Aproximación 1.

Fuente: Datos del INE. Elaboración propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

3.2. UBICACIÓN

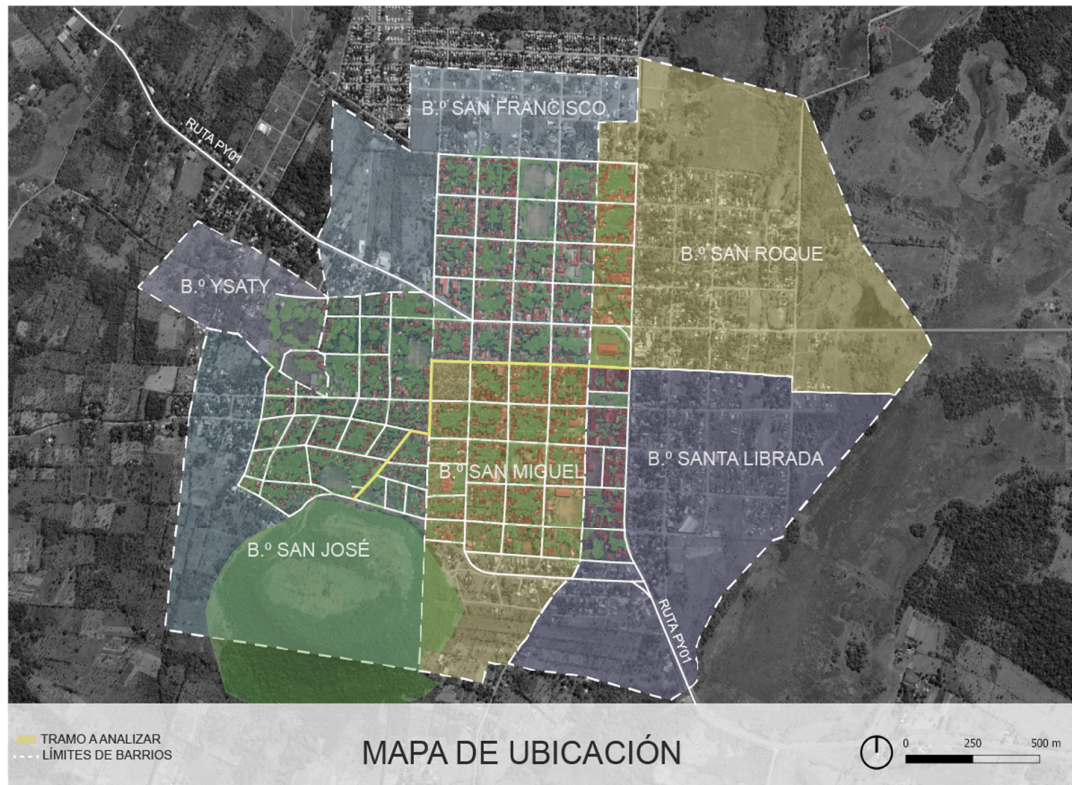


Ilustración 13: Mapa de Ubicación-Aproximación 2.

Fuente: Datos del INE. Elaboración propia.

El sector a analizar se encuentra ubicado en el casco urbano, el mismo está inserto dentro los barrios San Francisco, San Roque, Ysaty, San José, San Miguel y Santa Librada. Se toma como área de intervención de la zona de estudio alrededor de un radio de 5 cuadras aproximadamente desde los tramos a analizar (calle Buenaventura Gamarra, Cabo Arias y Paseo de los Mitos). Se toma este universo de estudio en base al desplazamiento de un peatón promedio que suele realizar.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 14: Mapa de ubicación-Aproximación 2.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

3.3. RESEÑA HISTÓRICA

Hablar de Yaguarón, es referirse al origen y la esencia misma de paraguayidad, por la riqueza histórica, mitológica y legendaria.

No obstante, al referirnos a la fundación, nos encontramos con un aspecto particular de muchos pueblos de origen colonial, que no existen documentos que avalen la fecha, lugar ni fundadores específicos. La no existencia de actas, ni cartas constitutivas de fundación de estos pueblos, hacen que la particularidad sea muy especial.

Según Manuel Domínguez y otros historiadores antiguos, refieren que Yaguarón fue fundada por Domingo Martínez de Irala, en el año

1.539. Esta afirmación nunca fue sustentada con los documentos mencionados más arriba.

En cambio, en una de las últimas enciclopedias de historia, publicada recientemente, titulada "Crónica Histórica Ilustrada del Paraguay", la Dra. En Historia Margarita Durán Estragó, una respetada investigadora de los pueblos de origen franciscanos, afirma que "Yaguarón fue fundada por los frailes franciscanos Alonso de San Buenaventura y Luis de Bolaños, entre los años 1.586 y 1.587".

Lo cierto y lo concreto es que mucho antes de la llegada de los españoles, Yaguarón ya existía como comunidad indígena. Habitaban esta comarca los nativos de la parcialidad de los Carios. Tenían su organización social, económica y cultural, con sus costumbres, tradiciones y una historia que la escribieron cada uno de sus habitantes. (Bolaños, 2012,pp.10-11)

La táva Yaguarón (asentamiento indígena), según la Dra. Branislava Susnik, estaba poblada por gente muy dispersa (nativos) provenientes de las aldeas indígenas de la zona de Mbuyapey e Ybycui.

Cuando Juan de Salazar y Espinoza fundó la plaza fuerte de Asunción el 15 de agosto de 1.537, Yaguarón ya era una táva (pueblo) indígena bien constituida.

El Gobernador Domínguez Martínez de Irala elevó a Yaguarón a la categoría de pueblo, probablemente, en 1.539, al mismo tiempo que otros lugares como Itá, Capiatá, Areguá, Altos, Tobatí, etc. No existen documentos en lo que respecta a Yaguarón. (Pino & Talavera, 2019,p.13) A pesar de la afirmación de la Dra. Durán Estragó para el Municipio, las autoridades y los habitantes en general, el fundador sigue siendo considerado Martínez de Irala, y esa decisión la habrán asumido para evitar la investigación detallada de la real y auténtica historia de Yaguarón. En el escudo municipal sigue figurando en el cuadrante, en una de las partes se observa a Domingo Martínez de Irala.

Antonio Gómez Perasso y Luis Szarán, en su obra "Angu'a Parará" refieren: "Que Yaguarón fue fundada en el siglo XVI, y que estuvo en más de una oportunidad a cargo de los religiosos de la Orden de San Francisco, conformaba una población de indígenas Carios. Vivían entonces en las orillas del arroyo Yaguarí, que vierte en el Tebicuary"

Respecto al tema de origen, Louis Necker, en su libro "Indios Guaraníes y Chamanes Franciscanos" escribe: "los frailes reunieron alrededor de 1.700 indios de Acay y sus alrededores estableciéndose este como pueblo"

En otro párrafo, afirma que: "en Yaguarón, los franciscanos conservaron la administración hasta 1599 o 1660, cuando ella fue confiada al criollo Hernando de la Cueva, cura secular, como todos los demás administradores de este pueblo hasta la 2.ª mitad del siglo XVII".

He aquí la gran incertidumbre que posteriores trabajos investigativos dilucidarán la verdad verdadera sobre la fundación y sus fundadores. (Bolaños, 2012, pp.11-12)

No tiene una fecha exacta de fundación, pero la Municipalidad por Resolución ha adoptado como fecha fundacional el 10 de octubre de cada año, y como fundador a Domingo Martínez de Irala. Fue en sesión del 16 de febrero de 1989, siendo presidente don Ramón Ochoa. En el escudo municipal, una de las imágenes corresponde a Domingo Martínez de Irala, como fundador de Yaguarón. (Municipalidad de Yaguarón, s.f., párr.6)

En 1575 llegaban a Paraguay Fray Alonso de Buenaventura y Luis de Bolaños, en que entonces un joven diácono. La reducción franciscana de Yaguarón fue fundada en 1587 por los citados misioneros. Fue poblada inicialmente con 1.500 nativos traídos de Akã'y, actual Acahay. Esto fue debido a que los carios, habitantes originales, de esta región no congeniaban con los extraños.

Reducir, en lenguaje colonialista, significaba concentrar en pueblos grandes a los indígenas que vivían más o menos dispersos —eran

silvícolas- para "civilizarlos". Es decir, hacerles abandonar ciertos comportamientos culturales y sociales contrarios a la religión católica: desnudez, idolatría, poligamia o antropofagia. Además, implicaba someterle al orden colonial tanto político como económico por las vías pacíficas de la evangelización. Fueron batallas ganadas a la barbarie, sin derramamiento de sangre, ni gritos de guerra, solo por obra de la palabra. Por más de 200 años, las reducciones fueron las que marcaron el desarrollo del Paraguay.

Los predicadores Luis de Bolaños y Alonso de San Buenaventura dejaron la reducción constituida en 1.568. En ella funcionaban los más grandes talleres de oficios. Se hacían carretas, embarcaciones, tallados, etc. Según refiere el docente e investigador yaguaronino Ramón Bogarin.

187 años más después, en 1.755 comienza la construcción del magnífico templo según la costumbre arquitectónica de la época. El templo fue construido siendo párroco el presbítero Carlos Penayo de Castro, del clero secular.

Yaguarón desde 1.750 aproximadamente, fue un emporio de la riqueza material y espiritual durante los gobiernos de Pedro Melo de Portugal, Fernando de Pinedo, Lázaro de Rivera y del mismo Velasco, período de tiempo en que poseía más de 30.000 cabezas de ganado vacuno, caballos y abundantes ovejas y sobresalía de entre los pueblos de la zona, por su producción agrícola, explotación forestal, etc. Los más grandes talleres de oficio estaban en Yaguarón, en ellas se construían carretas, embarcaciones, herramientas, etc. En esos talleres se formaban tallistas de madera, plateros, músicos.

Los primeros ensayos del cultivo de tabaco se iniciaron en Yaguarón en el año 1.749, por mandato de la Corte de España, siendo Administrador, el entonces Gobernador Don Jaime Sanjust, aprovechando los colonos brasileños de Yaguarón.

José Engracia García de Francia, padre del Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia, fue nombrado Administrador de Temporalidades, el 18 de agosto de 1787 por el Gobernador Joaquín Abs y Bru (1786 a 1796). En esa época Yaguarón era un pueblo floreciente económicamente, porque los indígenas cultivaban el tabaco que era llevado a España para su comercialización. Gracias a la producción del tabaco, que daba muchos ingresos económicos a la Corona Española, se construyó aquí el famoso Templo San Buenaventura de Yaguarón en el año 1755.

Por otra parte, Arsenio López Decoud en el "Álbum Gráfico de la República del Paraguay" menciona que Francisco Solano López al término de la Batalla de Lomas Valentinas en su huida al campamento Cerro León pasa por Yaguarón. Los antiguos pobladores de las compañías Ñandua, Caraungua, Pirayú Calle hablan de restos del paso de las tropas como ruedas de carretas, armas y municiones.

En Pirayú Calle existe un cañadón de más de 700 metros denominado "López Rape Kue". (Pino & Talavera, 2019, pp.13-14)

Significado de la Palabra Yaguarón

Para responder a esta pregunta, indefectiblemente debemos recurrir a distintas investigaciones y versiones mitológicas, históricas y legendarias que se han realizado respecto a la interpretación aproximada de esta poética voz de origen guaraní.

El archivo Nacional, Año 1761, Vol. 65 - N.º 3, en la parte de la Descripción de la Provincia del Paraguay con algunos pueblos de la dependencia refiere: "Que JAGUARU O YAGUARÓN es lo mismo, un animal de tamaño de un burro, un animal que se ve pocas veces, porque su morada es siempre debajo del agua, en las orillas de los ríos en donde hay barrancos". Y sigue refiriendo: "todo su afán es el de escarbar con tanta destreza y ligereza, que en el espacio de una hora derriba y saca de raíz cuantos árboles que se crían en las orillas de dichas barrancas, cuyo

trabajo no lo harían 50 hombres en una semana. Sobre la existencia o no del animal se lee: "No hay en mucha abundancia, no obstante, se ven en los Ríos Paraná y Paraguay".

Montoya, Daniel Granada, Narciso R. Colman, Leopoldo A. Benítez y otros estudiosos del vocabulario guaraní refieren y coinciden que el JAGUARU es: parecido a un jaguar, perro o lobo grande, de pelaje azul negruzco.

El maestro Ramón Bogarin, considerado el Padre la Cultura Yaguaronina, afirma que: Jaguaru es: "un enorme perro de pelaje negro que habitó en el seno misterioso de la selva milenaria de la comarca". En un enfoque fantástico, refería que este monstruo felino arrojaba fuego por la boca y por los ojos y era el genio de las tinieblas que atemorizaba a los caminantes que se atrevían a cruzar las picadas peligrosas en mala hora de la noche.

Asimismo, el Maestro Ramón Bogarin ensaya una tesis afirmando que el origen del nombre de la comunidad, derivaría de la forma de los cerros Yaguarón y Curupayty, porque ambos se asemejan desde lejos a dos perros que están en posición amenazante, como para pelear por el cerrito (ubicado en el medio) y que representa a una perrita, y por la que se enfrentarán en busca de su amor.

Sintetizando, el nombre de la ciudad derivaría de dos orígenes. Uno, de la palabra guaraní JAGUARU. Jagua, que significa perro. Ru, que significa padre del perro. Refiere sobre un perro de enorme tamaño que vivía y asustaba a los nativos y primeros habitantes de esta región y que personificaba al tiempo. Era una especie de perro grande con grandes colmillos afilados, con cuatro ojos de encendidas pupilas, tres alineadas en frente y uno ubicado detrás de la cabeza, que se encargaba de ver el pasado. Una de las versiones afirma que la comunidad adoptó ese nombre recordando al temible jagua hũ guasu.

Otra versión refiere que fue en honor al Kasike Ñaguarũ, respetado y temido mburuvicha de la parcialidad indígena que habitaba el lugar. Era muy querido por los nativos, que luego de morir, pusieron el nombre de Ñaguarũ a la comunidad.

Con el paso del tiempo y la invasión de los españoles, resultando difícil el aprendizaje, la comunicación y la pronunciación de parte de éstos, la palabra JAGUARU O ÑAGUARU fueron sufriendo modificaciones, hasta lo que hoy es: YAGUARÓN.

YAGUARÓN, Ciudad Histórica, de Mitos y Leyendas.

En su eslogan se sintetiza lo que es realmente esta comunidad. En su aspecto histórico, como se ha mencionado en líneas anteriores, Yaguarón no tiene fecha exacta de su fundación, ni se conocen sus fundadores, pero sí se afirma que ya existió como comunidad indígena en la época pre colonial. Tal vez sea uno de los primeros pueblos fundados en el Paraguay. Razón más que suficiente para reafirmar que, prácticamente nació mucho antes del origen de nuestra patria.

Las páginas históricas son muchas, empezando con la enorme labor de los indígenas a favor de la Corona Española, en especial para el cultivo de tabaco, principal fuente de riqueza agrícola que salía de tierras yaguaroninas. Otra, refiere a uno de los primeros gritos de libertad en toda América, la conocida como "La Gran tragedia de Guayaibity", ocurrida el 15 de septiembre de 1.733.

Se realiza uno de los primeros movimientos revolucionarios, en los campos de Guayaibity, Yaguarón, integrado por indígenas de Emboscada, Atyrá, Guarambaré y Yaguarón. En el enfrentamiento armado murió el Gobernador español Manuel Agustín Ruyloba y Calderón, venciendo circunstancialmente los revolucionarios indígenas que estaban cansados de la opresión española.

Luego de la huida de las fuerzas militares a la orden de la Corona Española, como una manera de disfrutar la "libertad", los indígenas

festearon con los sones de la banda musical nativa, rindiendo homenaje a los mártires que cayeron muertos en defensa de tan noble ideal. Cuando entonces, inicia la primera aparición en la historia documentada de la centenaria agrupación musical, la Banda Para'i, Angu'a Parará o como se la llama actualmente, Peteke Peteke. Entonces, pues, la existencia del grupo musical inició en los albores mismos del nacimiento de la patria libre, soñada por los hijos de esta tierra.

En plena Guerra contra la Triple Alianza (1.865 – 1.870) la Banda India acompañó al Mcal. Francisco Solano López y al General José Eduvigis Díaz, llevando la música como elemento de distracción y motivación a las tropas paraguayas.

En lo que refiere a los mitos, a Yaguarón se la conoce como "Cuna de la Mitología Guaraní", porque en el Libro "Ñande Ypykuéra", Narciso R. Colman (ROSICRÁN) refiere a Yaguarón como origen y al mismo tiempo fin de la mitología, con la muerte de los siete hijos de Tau y Kerana, en el Moñái Kuare, actual lugar ubicado en la Compañía Itá Potrero, a unos ocho km. del centro urbano de Yaguarón. El mito de Tau y Kerana refiere que Kerana vivía en la cima del cerro Yaguarón y que se pasaba durmiendo gran parte del día. Tau, lo poseyó utilizando la fuerza, y Tupã castigó esa relación, dándoles siete hijos de aspectos monstruosos, quienes luego de haber causado mucho temor a los nativos, fueron incinerados en Moñai kuare, actualmente ubicada en la Compañía Itá Potrero.

El estudioso del idioma guaraní Ramón Silva Fernández, conductor del programa televisivo "Kay'uhápe" y un destacado promotor del folclore y del idioma, afirma con firmeza que: "Yaguarón es la cuna de la mitología guaraní, el alfa y el omega, el principio y fin de los mitos guaraníes".

Las leyendas son relatos fantásticos basados en hechos reales, ocurridos en el pasado y luego deformados por la imaginación oral. La leyenda, en el fondo, siempre tiene algo de verdad, sobre el cual se teje

lo irreal o imaginario. Se puede referir a héroes, a faunas y flora, a hechos históricos, religiosos, toponímicos, etc. A diferencia de los personajes mitológicos, los protagonistas de las leyendas no son seres dotados de poderes sobrenaturales. Pero la descripción de sus aventuras u odiseas casi siempre suele culminar con un final maravilloso, mágico, que es el aspecto dominante de las leyendas, y en Yaguarón se tienen: Santo Tomás, Kurusu Cerro, Kurusu San Roque, La Sirena, de Ka'a, Micaela Yaharí, Karãugua, Itá Campana, El túnel de la Iglesia, del Anticristo, entre otras.

Estas son algunas de las razones, y más que suficientes para considerar a Yaguarón como la Ciudad Histórica, Mitológica y Legendaria.

Ya lo decía el Maestro Ramón Bogarin, considerado con justicia como Padre de la Cultura yaguaronina, que "Yaguarón es un castillo auténtico del nacionalismo por su acervo moral, histórico, legendario y poético, fuente perenne de inspiración para los hombres de pensamiento".

Sabias palabras que sintetizan el ADN del ser y sentir de todo yaguaronino y de quienes adoptaron a esta ciudad como su segundo terruño.

Origen Legendario del Cerro Yaguarón

Según la antigua tradición lugareña, el Cerro de Ñaguarũ, hoy de Yaguarón, venía cabalgando sobre un dragón de oro, que, arrastrándose por el suelo desde lejana e ignorada tierra, llegó a la comarca Ñaguarũ, donde encontró una laguna azul que la eligió para su morada. El cerro, subiendo a la mencionada laguna, quedó inmóvil para siempre. (Bolaños, 2012,pp.13-19)

Principales Atractivos Turísticos:

Templo San Buenaventura

Conocemos por Félix de Azara que el libro parroquial más antiguo que existía en el pueblo databa del 15 de julio de 1600 y que estaba confeccionado por el párroco Fernando de Cueva.

En el año 1616 Hernandarias escribe al Rey informando que en Yaguarón "se está haciendo una gran Iglesia por mi orden", templo que perduraría hasta mediados del siglo XVIII.

La antigua Iglesia realizada por Hernandarias en 1616 había sufrido refacciones importantes en las primeras décadas del XVIII, así como la construcción de nueva torre y "púlpito con chapitel". También hacia 1729 se habían juntado "porción de maderas y horcones y bigas labradas para reedificar la Capilla del Señor San Roque".

Estas capillas de San Roque estaban ubicadas seguramente en el cementerio y explica la mención de Du Graty en 1860 que dice haber visto dos Iglesias en Yaguarón.

Sin embargo, a mediados de siglo la Iglesia estaba en muy mal estado (quizás por un incendio ocurrido en 1732) y se decide construir una nueva.

Josefina Plá, quien ha reunido datos sobre el templo de Yaguarón, fecha su comienzo en 1752 y sugiere que el diseño de la Iglesia "pudo haber sido enviado desde el exterior" lo que nos parece totalmente improbable.

El artífice real de la obra fue el cura Carlos Penayo que ya en 1755 estaba en Yaguarón, sin embargo, la idea de la nueva Iglesia fue del Administrador. (Gutierrez, 1983, pp.286-287)

Majestuosa obra de la época colonial, construida entre los años 1755 a 1772. La madera y la mano de obra correspondieron al esfuerzo y trabajo de los nativos del lugar. El Altar Mayor fue obra del tallista portugués José de Souza Cavadas y su significado es como un Catecismo Abierto, que utilizaron los misioneros franciscanos para evangelizar a los indígenas, a través de imágenes, pues éstos no sabían leer. El túnel que inicia detrás del Altar Mayor es uno de los misterios de la comunidad. Los retablos laterales originales fueron llevados a la Iglesia de Santísima Trinidad, en mayo de 1.854 por orden del entonces Presidente de la República Don

Carlos Antonio López, con el objetivo de adornar lo que consideraba como un oratorio familiar a la mencionada iglesia. Desde entonces hasta la actualidad, la indiferencia de la Comisión Nacional de Bienes Culturales de la Iglesia, de las instituciones correspondientes y la injusticia, siguen reinando en este tema.

En el año 2003 fue declarado Patrimonio Cultural Nacional según Ley N.º 2206. (Bolaños, 2012, pp.49-50)

La iglesia de Yaguarón o el templo de San Buenaventura, santo patrono de la ciudad de Yaguarón, es uno de los más famosos de la América Colonial, digno de ser admirado y contemplado.

Se halla ubicado en medio de una plaza amplia, rodeada de frondosos árboles. Su techo es de dos aguas, sustentado sobre columnas de madera, sus paredes son anchas, de adobe, circunvalado por el corredor "Jere", de aproximadamente 6 mts. de ancho.

Su interior es todo un contraste con la sencillez de la parte externa. Sus retablos, confesionarios, púlpito y sacristía, son de notable belleza y magnificencia. Al entrar en el interior del templo, se puede percibir la monumentalidad del mismo. (Pino, 2019, p.4)

El Museo Dr. J. G. Rodríguez de Francia:

Habilitado oficialmente el 18 de agosto de 1.968. La casa fue construida entre los años 1.770 a 1.780, para la vivienda del Administrador Económico de Yaguarón, siendo ocupado el cargo y la casa por Don José Engracia Rodríguez de Francia, padre del Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia (Prócer de la Independencia), quien cuando niño visitaba periódicamente Yaguarón y pasaba sus vacaciones acompañando a su padre. Fue refaccionada e inaugurada las mejoras el 20 de septiembre de 2011, bajo la dirección de la señora Estela Pereira.

El Cerro Yaguarón:

Visitar sus ocho maravillas es un seguro encuentro con la naturaleza y la belleza.

Kurusu Cerro, cruz plantada por los misioneros franciscanos, en honor a la conversión al Evangelio de un respetado Cacique, que gobernaba la comunidad indígena. Actualmente es un atractivo que caracteriza con distinción al legendario cerro Yaguarón.

Oratorio Gamarra, casita que adorna la cima del cerro, desde el año 1.883, construcción ordenada por el entonces Jefe Político del Lugar, Don Buenaventura Gamarra, para ofrecer un techo para rezar a los peregrinos de Kurusú Cerro.

Itá Camapana, exótica piedra que suena como un metal. Estaba ubicada en la cima del cerro, casi frente al oratorio Gamarra. Con mucha tristeza observamos hace poco, que personas desubicadas han ido destruyendo la exótica piedra, dejando apenas un pedazo.

La huella del lazo de Santo Tomás, que encontramos en la plataforma del cerro, como una línea larga marcada como por un lazo sobre la piedra. La fantasía lugareña afirma que fue la huella del lazo con que Santo Tomás Apóstol ataba a sus animales en tiempos inmemoriales.

Santo Tomás Pypore, la misma fantasía se teje sobre este atractivo, tres huellas de pies, supuestamente dejadas por Santo Tomás, para dirigirse definitivamente a Paraguarí, luego de enojarse con los lugareños, porque éstos eligieron primero a San Roque como su 1er Santo Patrono.

Este atractivo encierra una creencia que todo visitante, varón o mujer que pise la huella, descalzos, contraerá matrimonio con un/una yaguaronino/a, si le queda bien la huella de la pisada que raramente se adaptaba a los pies de los visitantes. En los últimos tiempos, los inadaptados han destruido las huellas, que eran muy visitadas y probadas por los visitantes.

Ykua Keraná, fuente de agua cristalina y medicinal, que se le atribuye milagros sorprendentes, en especial a las personas que beben o se lavan la cara.

Pesebre de Santo Tomás, está ubicado camino a la famosa gruta, como pareciera que fue construido a propósito, como adorno especial. Lastimosamente, está abandonado, con muchos nidos de avispas, que hace muy peligrosa la aventura de recorrer los atractivos.

La gruta de Santa Tomás, atractivo y don naturales que el Todopoderoso regaló a Yaguarón. Es como una habitación enorme, una gruta totalmente de piedra, muy rara y exótica, digna para conocer y disfrutar de tanta riqueza natural. (Bolaños, 2012, pp.50-53)

Otros atractivos inaugurados recientemente son: El Museo Táva Jaguaru, ubicado en la cima del cerro que describe la forma de vida ancestral de los indígenas, quienes han dejado un gran legado de su cultura al Paraguay; las esculturas que evocan a los personajes mitológicos ubicados al pie del cerro; la escultura del Teju Jagua, "Guardián del Cerro Yaguarón", ubicado al pie del Cerro, que representa a uno de los siete hijos de Tau y Kerana, realizada por el Yaguaronino Profesor Luis Delgado, acompañado por el artista en hierro, también Yaguaronino Elvio Jara; y las infraestructuras ubicadas en la cima del cerro (cafetería, bar, mirador, venta de artesanías, sanitarios) que buscan ofrecer la comodidad a los turistas, de esta manera conseguir que la experiencia turística sea cómoda y agradable.

Breve Reseña Histórica sobre los tramos a analizar; calle Buenaventura Gamarra (Paseo de la Cultura), Cabo Arias (Paseo de las Flores) y Paseo de los Mitos.

Para recolectar estos datos se ha entrevistado al Guía Turístico de la Ciudad de Yaguarón, Profesor Daniel Alfonso Pino, y a varias personas de la Ciudad.

Desde el 2008 se miró a Yaguarón con ojos turísticos siendo Intendente Don Cecilio Arzamendia. A partir del 2015 comenzó a tener mayor auge repuntando en el 2017 durante la Intendencia del Dr. Luis Rodríguez.

Los tramos analizados, Buenaventura Gamarra, Cabo Arias (Paseo de las Flores) y Paseo de los Mitos, además de vincular la Majestuosa Obra de la época

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

colonial “Templo San Buenaventura” con el Legendario “Cerro Yaguarón”, una de las colinas más visitadas que guarda en su seno una mezcla rica de historia mística, supersticiones y leyendas mitológicas, contienen características particulares y son escenarios tanto de actividades religiosas como culturales, que hacen de los mismos un atractivo turístico y cultural.



Ilustración 15: Paseo de la Cultura. Calle Buenaventura Gamarra.

Fuente: propia.

Calle Buenaventura Gamarra (Paseo de la Cultura).

Dentro del universo de estudio se analiza a la calle Buenaventura Gamarra desde el costado de la Iglesia, frente a la Municipalidad hasta el Cementerio, punto donde se intersecta con la calle Cabo Arias.

La calle Buenaventura Gamarra cuyo nombre se debe al Jefe Político de finales de 1800, es la calle que conecta la Iglesia con el cementerio, en principios se trataba de una calle completamente vehicular, la misma sufrió modificaciones debido al Proyecto de Intervención del Templo que estaba a cargo del MOPC, el mismo incluía el adoquinado de dos calles perimetrales, siendo una de ellas la calle Buenaventura Gamarra.

El adoquinado de la calle había terminado en el año 2020, con esta intervención se llevó a cabo la peatonalización del tramo ubicado en el costado del Templo San Buenaventura y frente a la Municipalidad, por dicho motivo la calle Buenaventura Gamarra como atractivo turístico y cultural es reciente.

En honor a los referentes culturales más importantes de la Ciudad, la Municipalidad les rinde un homenaje inaugurando el Paseo de la Cultura ubicado

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

al costado de la Iglesia, frente a la Municipalidad, donde se brinda a los ciudadanos la oportunidad de conocer a representantes de la educación y cultura del país.

Teniendo en cuenta los protocolos sanitarios de la pandemia, en marzo del corriente año conjuntamente con la Secretaría Nacional de Cultura (SNC), se comenzó a realizar actividades como “cine al aire libre” en la calle, mediante la misma se brinda un homenaje a Directores de Cine Nacional y Actores Yaguaroninos.

Calle Cabo Arias - Paseo de las Flores.



Ilustración 16: Paseo de las flores. Calle Cabo Arias.

Fuente: propia.

Dentro del universo de estudio la calle Cabo Arias se analiza desde la intersección con la calle Buenaventura Gamarra hasta su intersección con la calle Defensores del Chaco (Inicio del Paseo de los Mitos).

La calle situada detrás del cementerio, es una calle antigua entorno a la cual giran varios relatos populares que otorgan al sitio misticismo, esencia y encanto propio. En principios estaba innominada, posteriormente en la época de la Intendencia de Don Cecilio Arzamendia tomó la denominación de Cabo 1.º Cabo Arias, cuyo nombre se debe a un combatiente de la Guerra del Chaco. Durante dicha intendencia fue asfaltada hasta el cementerio.

Por otra parte, con el auge del turismo a partir del año 2015, los vecinos mediante el grupo Comisión Vecinal “Paseo de las Flores” en el año 2019

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

proponen un proyecto de embellecimiento de la calle Cabo Arias, camino turístico al Cerro.

El grupo Comisión vecinal constituida por jóvenes, proponen un atractivo más para el turismo en la ciudad, con el fin de embellecer y potenciar la calle situada sobre Cabo Arias, entre Manuel Cabañas y Defensores del Chaco, por tanto, la propuesta abarca un paseo adornado de flores de tipo enredadera a modo de que luzcan a cierta altura.

Paseo de los Mitos



Ilustración 17: Pase de los Mitos.

Fuente: propia.

Dentro del universo de estudio se analiza la calle Paseo de los Mitos, desde la intersección con la calle Cabo Arias (Inicio del Paseo) hasta la intersección con la calle Paraguarí ubicada al pie del Cerro Yaguarón.

A pocos metros del cerro Yaguarón, a una cuadra de la ruta 1 Mariscal Francisco Solano López, se encuentra ubicada sobre la calle Defensores del Chaco el inicio del “Paseo de los Mitos”, la arteria donde se encuentran las pinturas es el antiguo camino de acceso al Cerro Yaguarón y el paso de una de las estaciones del Vía Crucis de Jesús.

El Paseo de los Mitos, es un proyecto cuya iniciativa surge de la misma administración municipal como parte de la celebración de haberse declarado de

Interés Turístico y Cultural la «Semana Santa en Yaguarón». Se comenzó a elaborar en mayo de 2017 y los murales fueron pintados por varios artistas yaguaroninos, inspirados en la obra *Ñande Ypykuéra* (nuestros ancestros), del poeta Narciso R. Colman, los mismos plasmaron la leyenda de Tau y Kerana, de quienes nacieron los siete mitos del Paraguay.

El Paseo de los Mitos, consiste en un sendero de murales pintados en las paredes exteriores de las casas, que evoca a los personajes de la mitología guaraní, y representa la cosmogonía guaraní, es decir cómo se crea el mundo según los guaraníes.

En lo que refiere a los mitos, a Yaguarón se la conoce como "Cuna de la Mitología Guaraní", porque en el Libro "Ñande Ypykuéra", Narciso R. Colman (ROSICRÁN) refiere a Yaguarón como origen y al mismo tiempo fin de la mitología, con la muerte de los siete hijos de Tau y Kerana, en el Moñái Kuare, actual lugar ubicado en la Compañía Itá Potrero, a unos ocho km. del centro urbano de Yaguarón. El mito de Tau y Kerana refiere que Kerana vivía en la cima del cerro Yaguarón y que se pasaba durmiendo gran parte del día. Tau, lo poseyó utilizando la fuerza, y Tupã castigó esa relación, dándoles siete hijos de aspectos monstruosos, quienes luego de haber causado mucho temor a los nativos, fueron incinerados en Moñai kuare, actualmente ubicada en la Compañía Itá Potrero (Bolaños, 2012,p.17)

El Paseo de los Mitos, carga al sitio un valor inigualable de arte mítico, y mediante las actividades que se realizan en el mismo durante la Semana Santa el "Kurusu Rape" se puede observar que aún perdura el toque distintivo y característico de la ciudad de Yaguarón que consiste en la mezcla de la fe católica con las creencias guaraníes.

Vía Crucis:

A lo largo de los tramos estudiados, Paseo de la Cultura, Paseo de la Flores y Paseo de los Mitos se encuentran las estaciones para la realización del

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Vía Crucis, dichas estaciones fueron puestas por los Misioneros Jesuitas alrededor de los años 50, el recorrido culmina en la cima del Cerro Yaguarón.

El Kurusu Rapé nació con la Pascua Joven primero alrededor de la Iglesia. Luego ya comenzó a salir a las calles primero desde el cerro al templo donde se llegaba a la 12 hs para la crucifixión de la imagen móvil. Dirigía Daniel Pino. En el 2008 comenzó a dirigir Julián Bordón (+). En el 2017 se hace de la forma tradicional con Daniel Pino tomando la posta en 2018 Héctor López.

La actividad realizada en Semana Santa, es la actividad principal que vincula a los tres tramos, por tal motivo se pueden observar la presencia de los símbolos religiosos a lo largo de dichos tramos. Estos evocan a las diferentes estaciones del Vía Crucis de Jesús.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

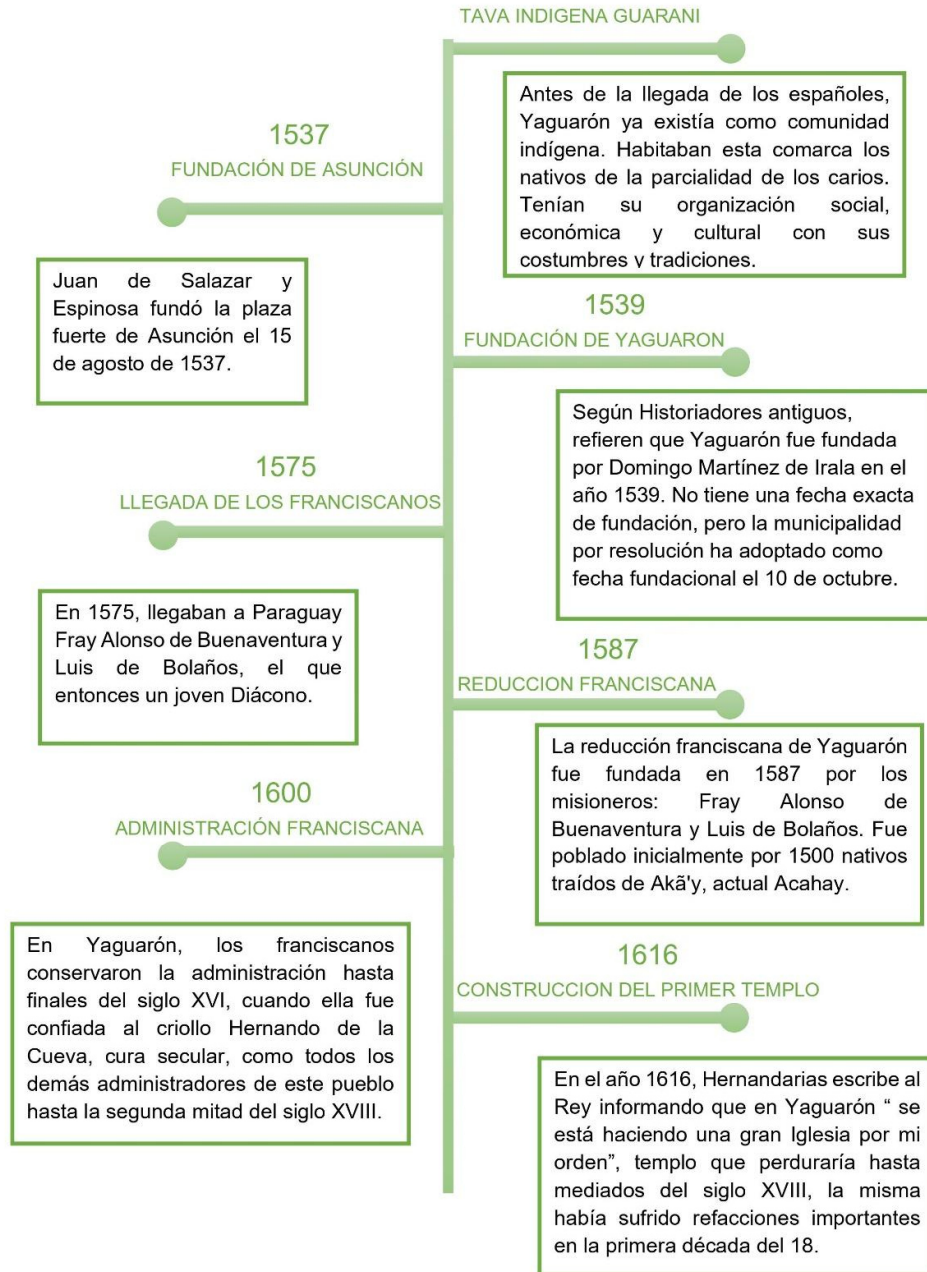


Gráfico 1: Línea de tiempo.

Elaboración: propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

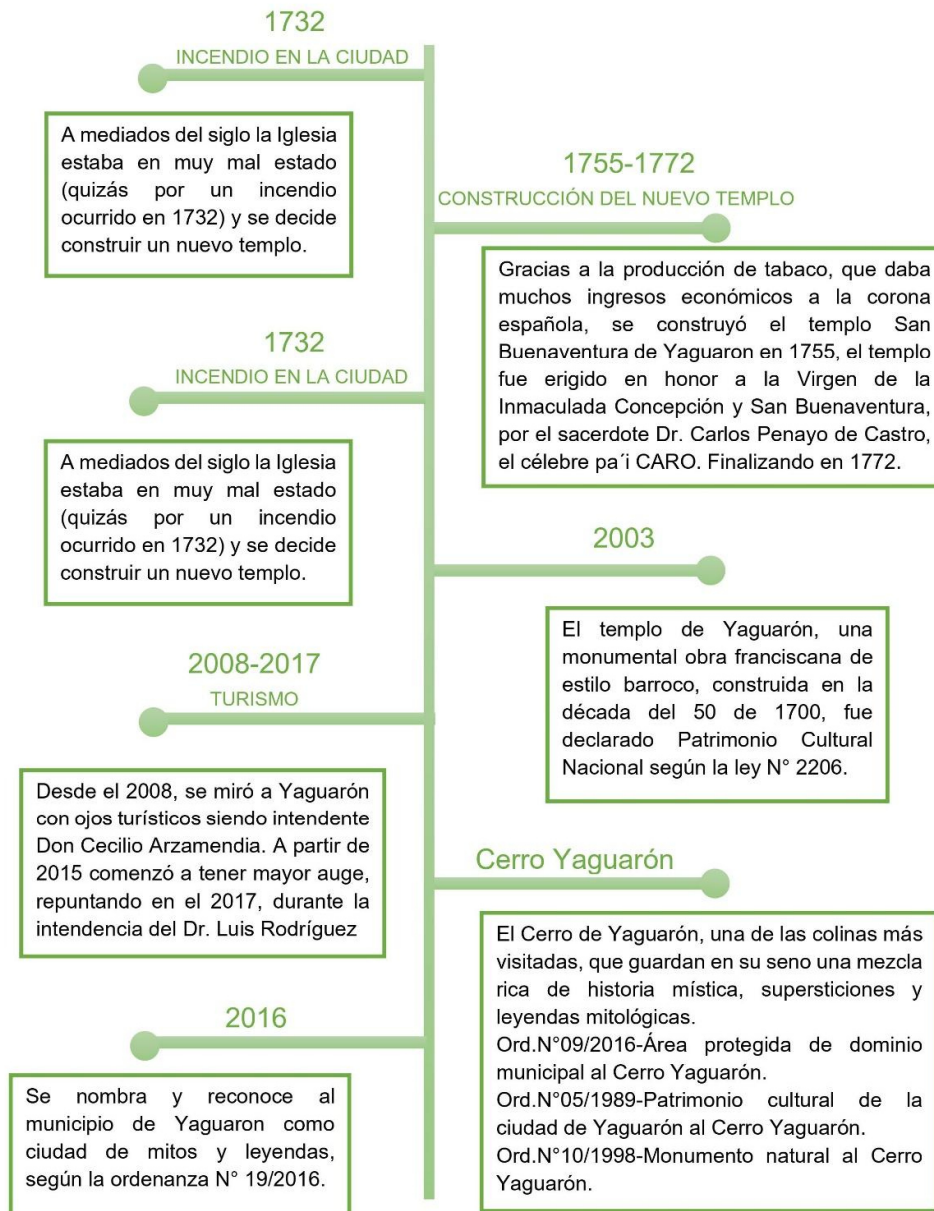


Gráfico 2: Línea de tiempo.

Elaboración: propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Gráfico 3: Línea de tiempo.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

3.4. ANÁLISIS

3.4.1. Estructura físico- espacial.

Topografía.

En la ciudad de Yaguarón las cotas oscilan entre 64 a 356 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.), el nivel más alto de la ciudad se halla en la zona Noreste, el cual presenta una altitud de 356 m.s.n.m. y disminuye hacia la zona Sur llegando a una altitud de 64 m.s.n.m.

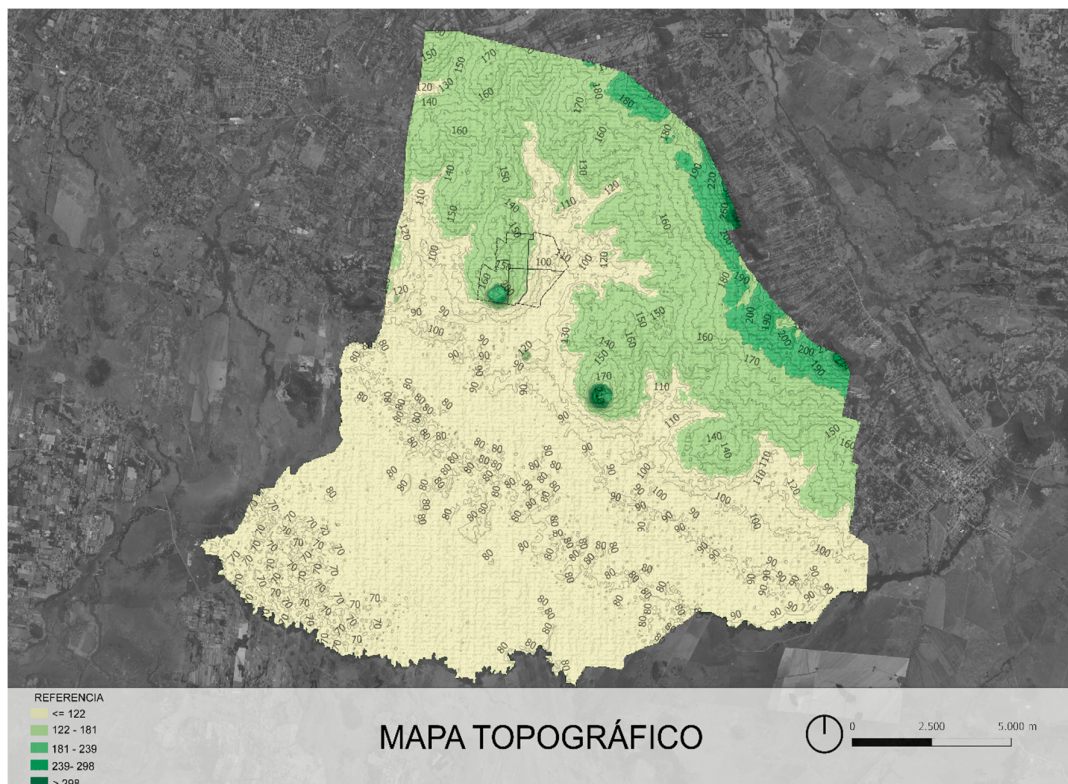


Ilustración 18: Mapa Topográfico.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

El sector de estudio se encuentra ubicado en sectores en donde las cotas oscilan entre 120 y 246 m.s.n.m., en el área delimitada se puede identificar al Cerro Yaguarón, esta elevación pertenece al grupo de la planicie o Cordillera de Ybytypanemá. El sitio abarcado presenta pendientes pocas pronunciadas hasta

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

el pie del cerro, punto desde el cual va aumentando gradualmente hasta llegar a la altura máxima del área de estudio teniendo una cota de nivel de +246.

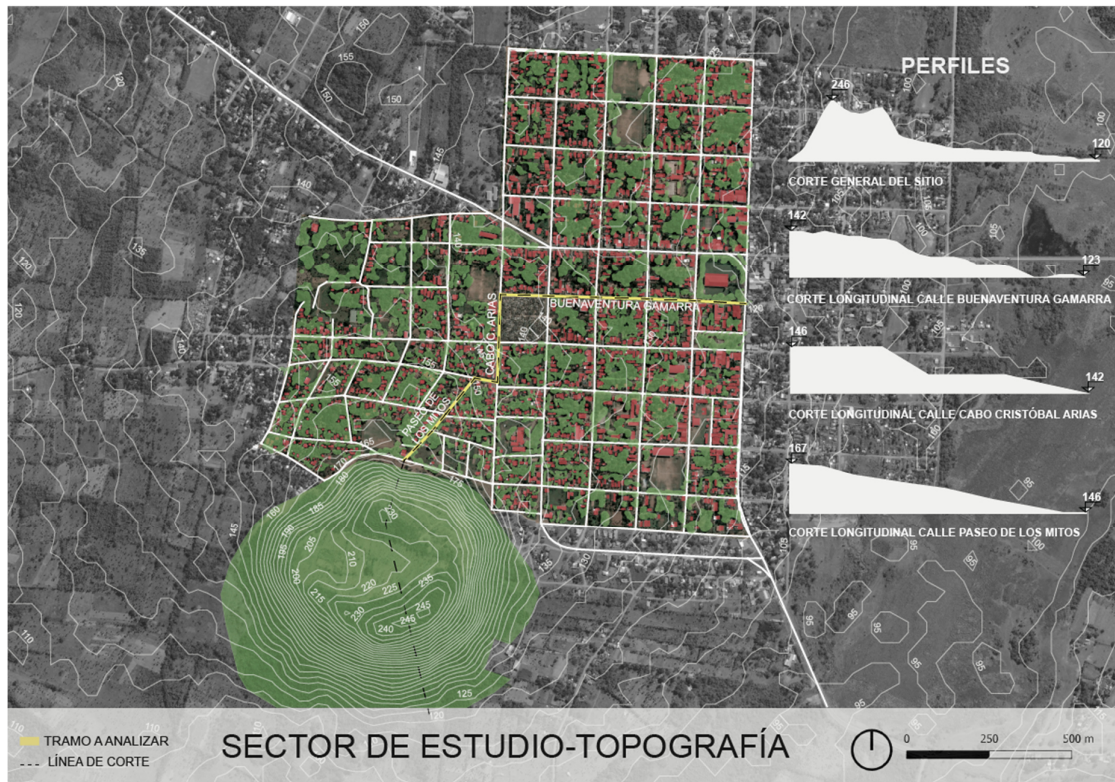


Ilustración 19: Sector de estudio. Topografía.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Hidrografía.

Los cursos de agua de Yaguarón son escasos y los existentes son de poco caudal. Podemos mencionar el Arroyo Yaguarón (Yondó) que nace en Saguazú, el Arroyo Ñanduá que nace en Itá Potrero, el Arroyo Calandria (Kali Paso) que nace en la compañía Peguajhó, el Arroyo Yaguarón en la frontera con Nueva Italia, el arroyo Ycua de Potrerito y el Arroyo Ca'añabé que sirve como límite natural al sur con Carapeguá.

El área urbana es atravesada por parte por el Arroyo Yaguarón, es importante mencionar que a pesar que dicho arroyo no atraviesa el sector de estudio, algunos barrios correspondientes al mismo son atravesados por el arroyo.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 20: Mapa hidrográfico.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Vegetación.

En el área de estudio se analiza la vegetación teniendo en cuenta: la vegetación tipo pública y privada. En el primer sector se encuentra el Cerro Yaguarón, las plazas y veredas. En cuanto a la vegetación tipo pública, el Cerro Yaguarón, es el mayor aportante de la misma, en su superficie se puede identificar diferentes especies de árboles y arbustos; en las dos plazas ubicadas en el sector se puede apreciar una cantidad importante de vegetación; en cuanto a las veredas la distribución de la vegetación se da de manera irregular, identificando sectores con buena vegetación, así también sectores en los cuales la presencia de la misma es poca o nula, esto presenta una dificultad para el recorrido peatonal, dado que su distribución irregular no permite el amortiguamiento del calor.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Por otra parte, la mayor concentración de vegetación tipo privada se encuentra distribuida de manera regular en cada manzana, cuya configuración corresponde a la tipología de “corazón de manzana”, esto permite que el sector cuente con una cantidad considerable de área permeable.

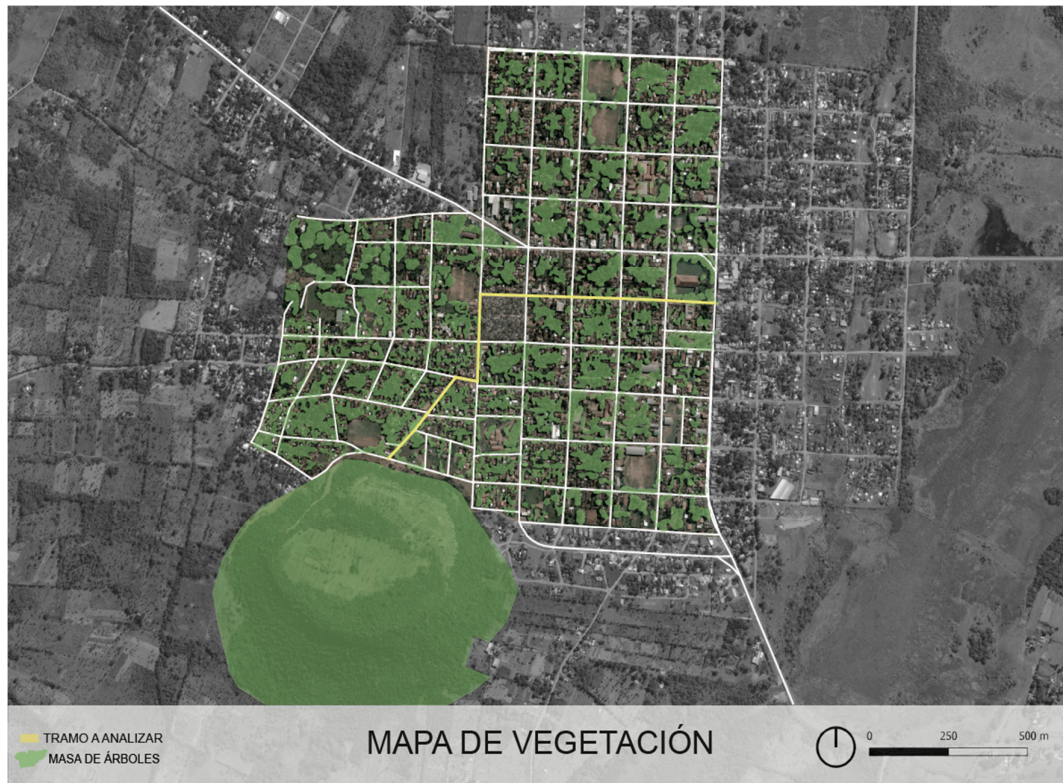


Ilustración 21: Mapa de vegetación.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Clima.

El clima en la ciudad de Yaguarón es subtropical húmedo, según análisis del 2020, la temperatura media anual es de 23,4 ° C, la máxima media anual de 30,5 ° C y la mínima media anual de 17,4 ° C.

Durante el verano la temperatura media es de 27 ° C.; los días son calurosos y húmedos, a lo largo de la estación se presenta una variación de temperatura, la mínima media llega a los 20, 2 ° C. (durante el mes de diciembre) y la máxima media llega hasta los 34,6 ° C. (durante el mes de marzo).

El invierno es suave con una temperatura media de 20 ° C., a lo largo de la estación se presenta una variación de temperatura con una mínima media de 11,7 ° C. (durante el mes de julio), llegando a una máxima media de 30,5° C. (durante el mes de setiembre).

Por otra parte, el mes de agosto presenta días con temperaturas inferiores o iguales a 0 ° C.; y el predominio de temperatura mayores o iguales a 0° C. y menores o iguales a 5 ° C. se da mayoritariamente en el mes de Julio.

Durante el otoño la temperatura media es de 22 ° C., a lo largo de la estación la temperatura media mínima llega a los 12,4° C. (durante el mes de mayo) y la máxima media ronda por los 34,6 ° C. (durante el mes de marzo).

En primavera, la temperatura media llega a los 24,8 ° C., la variación de temperatura a lo largo de la estación se encuentra dentro del rango de 16,3 ° C., (temperatura media mínima, durante el mes de setiembre) y 33,6 ° C. (temperatura máxima media, durante el mes de octubre). Entre las dos últimas estaciones se puede observar que no se presenta una gran variación en cuanto a temperatura.

Con respecto a las precipitaciones, en Yaguarón como en las ciudades próximas, según el análisis del 2020, se han registrado durante 56 días, con un total de 1200,4mm., predominantemente en los meses de enero, noviembre y diciembre.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Observaciones meteorológicas de la estación de Paraguari. Año 2020			
Mes	Temperatura ° C.		Mínima Media
	Máxima media	Media	
Enero	33,3	27,4	22,8
Febrero	33,2	27,1	21,6
Marzo	34,6	27,5	21,7
Abril	30,3	22,4	15,1
Mayo	26,5	18,7	12,4
Junio	25,9	19,6	14
Julio	24,9	17,8	11,7
Agosto	28,2	20,7	14,8
Septiembre	30,5	22,6	16,3
Octubre	33,6	26,1	20,1
Noviembre	32,9	25	18,5
Diciembre	32,3	25,7	20,2
Anual	30,5	23,4	17,4

Tabla 1: Observaciones meteorológicas de la estación de Paraguari. Año: 2020.

Fuente: DMH. Anuario Climatológico 2020. Elaboración: propia.

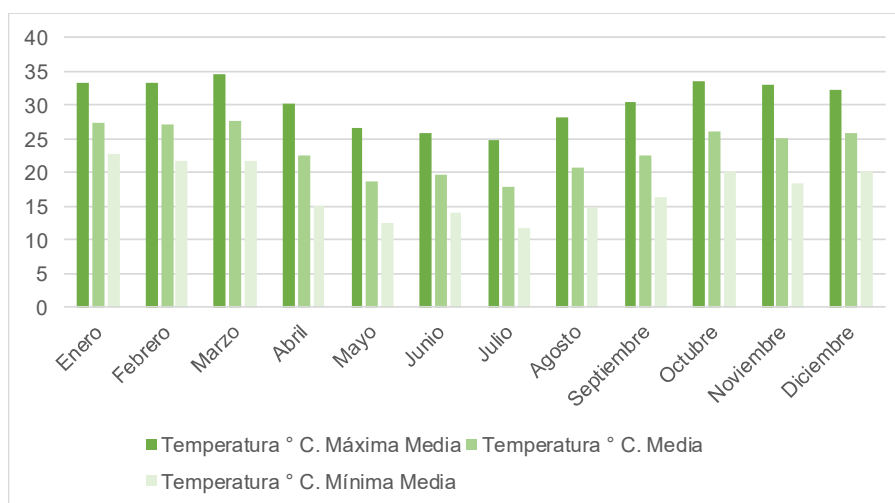


Gráfico 4: Observaciones de temperatura promedio mensual. Año: 2020.

Fuente: DMH. Anuario Climatológico 2020. Elaboración: propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Observaciones metereológicas de la estación de Paraguari. Año 2020.		
Precipitaciones (mm).		
Mes	N° de días con prec.	Total acumulada mensual
Enero	11	291,8
Febrero	2	27
Marzo	3	51
Abril	4	59,2
Mayo	4	99,4
Junio	5	48,9
Julio	2	38,6
Agosto	3	18
Septiembre	3	17
Octubre	2	56
Noviembre	8	147,2
Diciembre	9	346,3
Anual	56	1200,4

Tabla 2: Observaciones meteorológicas de la estación de Paraguari. Año: 2020.

Fuente: DMH. Anuario Climatológico 2020. Elaboración: propia.

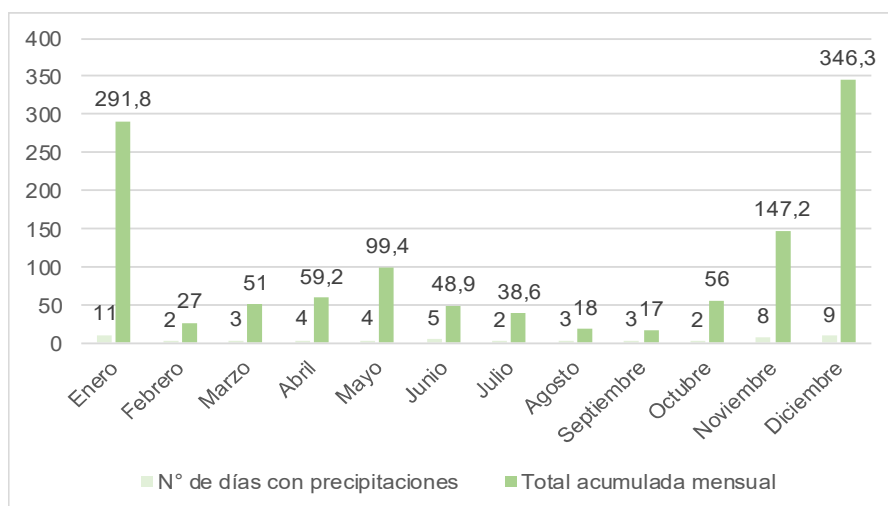


Gráfico 5: Registro de precipitación anual. Año: 2020.

Fuente: DMH. Anuario Climatológico 2020. Elaboración: Propia.

Fenómenos Climáticos.

En la ciudad de Yaguarón, durante los días calurosos y húmedos la temperatura sobrepasa los 30 ° C., esto se acentúa debido a las islas de calor urbanas, la misma hace referencia a una diferencia térmica entre el sector urbano y sus alrededores, siendo las áreas urbanas las más vulnerables a la concentración de altas temperaturas, producto del proceso de urbanización.

En el sector de estudio se puede apreciar, mediante el análisis que corresponde a uno de los días más calurosos registrado hasta el momento para la fecha (30/09/2021); las concentraciones de las altas temperaturas se sitúan a lo largo de la ruta principal con un alto flujo vehicular, así también se puede apreciar las altas temperaturas en calles locales, donde existe una fuerte actividad comercial y vehicular.

También se puede apreciar que en el sector de estudio se encuentran importantes masas de vegetación que ayudan a contrarrestar las altas temperaturas, no obstante su distribución irregular especialmente en las veredas, hace difícil que se pueda contrarrestar las altas temperaturas acumuladas, por ende esto genera un conflicto dado que a partir de ciertas horas del día, las calles locales se vuelven intransitables peatonalmente por el intenso calor, lo que contribuye a la utilización de vehículos motorizados para la realización de las actividades diarias de los pobladores y turistas.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

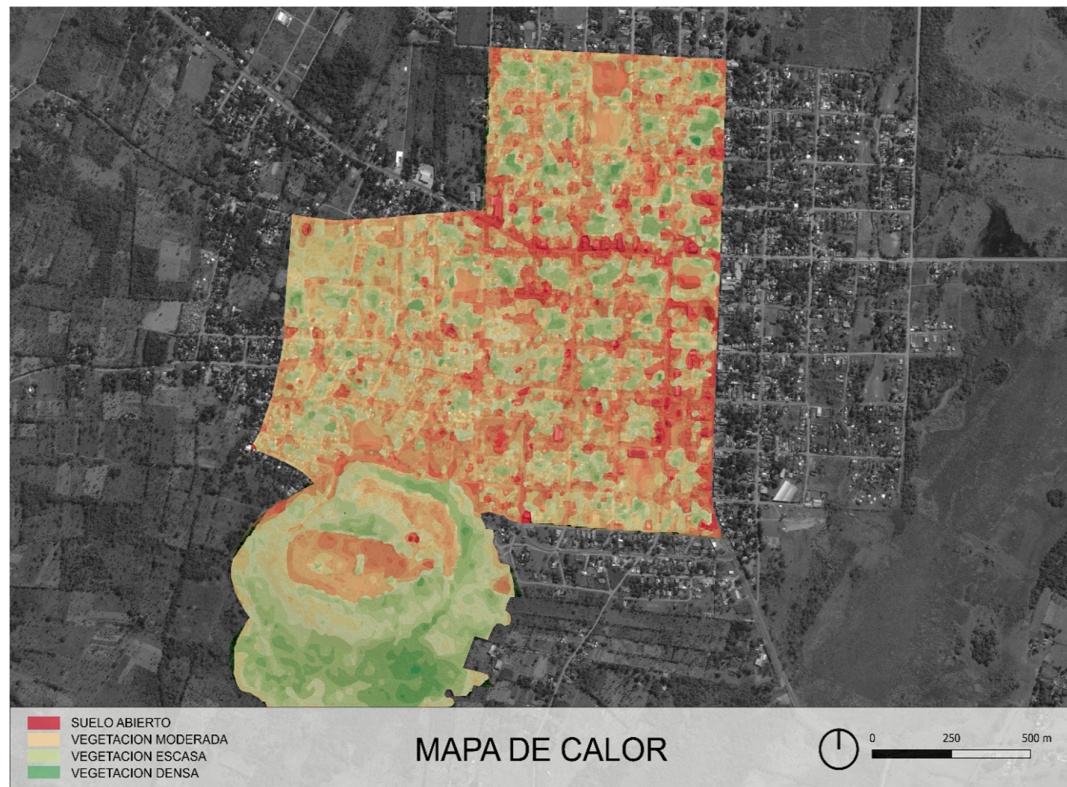


Ilustración 22: Mapa de calor.

Fuente: Teledetección por medio de la plataforma Crop Monitoring www.crop-monitoring.eos.com.

Elaboración: propia.

En cuanto a las precipitaciones, las mismas se caracterizan por su gran intensidad en corto tiempo, generando el desborde del arroyo Yaguarón, haciendo que las aguas suban sobre parte de la ruta PY01, habiéndola intransitable. La zona de conflicto se encuentra ubicada en la intersección de la ruta PY01 con el cauce del arroyo.

Es importante mencionar, que el sector de estudio no se ve afectado directamente por las inundaciones ocasionadas por las intensas lluvias, no obstante, considerando los barrios que conforman el sector de estudio, el más afectado se trata del Barrio Santa Librada.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Durante las intensas lluvias, desde la zona de conflicto el agua sube hasta cierta parte sobre la ruta PY01, luego dirigiéndose hacia el barrio Santa Librada, ubicado en cotas bajas, hecho que ocasiona la sobre carga del arroyo y su posterior desborde. La ubicación del barrio en cotas bajas y la falta de un sistema de desagüe pluvial hace que el mismo sea más vulnerable a sufrir inundaciones.

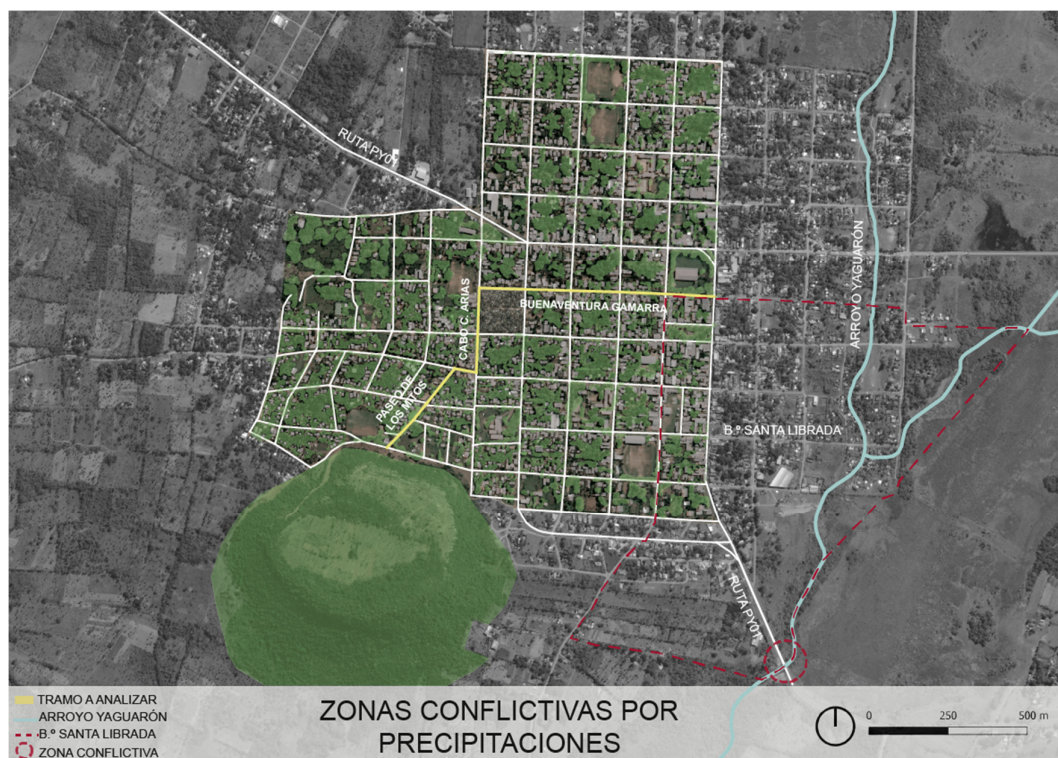


Ilustración 23: Mapa de zonas conflictivas por precipitaciones.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Subdivisión del Suelo.

El sitio de estudio se encuentra subdividido por manzanas, la morfología de las mismas se va definiendo de acuerdo al trazado existente. El trazado predominante en el sector de estudio se encuentra definido por la trama regular o en damero, que “se caracteriza por la disposición ortogonal de sus vías; las calles se cortan en ángulo recto. Estos modelos han sido utilizados desde la antigüedad a nuestros días en lugares muy distintos, sobre todo para fundar ciudades y acometer ensanches de población, por su sencillez de trazado,

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

comodidad de reparto de lotes, igualdad de circunstancias para todas las parcelas y facilidades para proseguir la expansión de la ciudad”. (Cátedra de Urbanismo 1). De la misma manera en el sitio de estudio se puede identificar la presencia de un trazado más orgánico, que va configurando manzanas y lotes más irregulares que se van acentuando en las aproximaciones del Cerro Yaguarón.

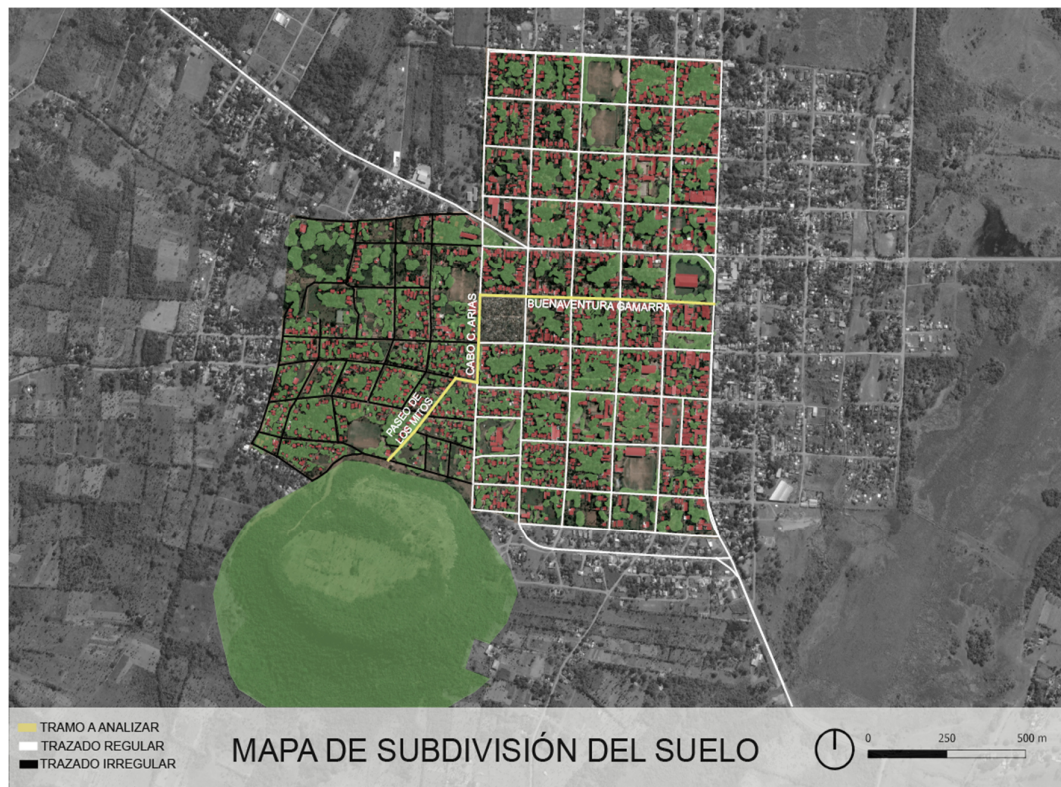


Ilustración 24: Mapa de subdivisión del suelo.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Ocupación del Suelo.

Con respecto a la ocupación del suelo, la distribución de la mayoría de los edificios en las manzanas, se encuentran ubicados perimetralmente, dejando en el medio un corazón de manzana, esta disposición favorece que el sitio de estudio cuente con zonas permeables. (ver figura)

En el sitio de estudio existe un gran porcentaje de construcciones destinadas a viviendas, así también construcciones destinadas al uso comercial

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

y al uso mixto (viviendas con comercios) que se concentran a lo largo de la ruta principal PY01 y la ruta Yaguarón-Pirayú, con respecto al uso mixto “viviendas con comercios”, su distribución y ocupación se da en mayor porcentaje que los locales destinados exclusivamente para uso comercial.



Ilustración 25: Mapa de ocupación del suelo.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Uso de Suelo.

Entorno a los tramos analizados y su correspondiente universo de estudio, se puede observar una gran variedad de usos, no obstante, existe un uso predominantemente residencial, los comercios y el uso mixto (viviendas con comercios) se da mayoritariamente a lo largo de la ruta principal PY01, así también a lo largo de la Ruta Yaguarón-Pirayú, de esta manera las rutas mencionadas sirven de ejes donde se van distribuyendo los usos mencionados y a partir de las mismas el uso residencial se va distribuyendo en el interior de los barrios.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

En cuanto a los equipamientos, como los programas religiosos, centros educativos, clubes/canchas, centro de salud y hospedajes se encuentran distribuidos dentro de los barrios, en cuanto a su distribución y ocupación es válido mencionar, que algunos equipamientos como centros educativos, clubes y programas religiosos están ubicados conjuntamente con viviendas; viviendas con comercios, dándole al sector un carácter de uso mixto.

Por otra parte, entorno a los tramos analizados se puede observar que existe una variación de actividades, debido que los mismos van atravesando diversos sectores con usos específicos, el en tramo Buenaventura Gamarra se puede observar usos comerciales, mixtos (viviendas con comercios y/o hospedajes) y residenciales, en cuanto al tramo paseo de las Flores y Paseo de los mitos se da un uso residencial, y en algunos puntos se observa el uso mixto (viviendas con comercios y/o hospedajes).



Ilustración 261: Mapa de uso del suelo.
Elaboración propia. Relevamiento realizado en diciembre 2021.

Estructura Vial.

La estructura vial del sitio de estudio comprende a las vías vehicular y peatonal, con respecto al tipo de pavimento que presentan se puede identificar vías asfaltadas, empedradas, adoquinadas y en menor porcentaje sin pavimento que corresponde a los caminos de tierra. (ver ilustración 16).

En cuanto a las vías de circulación vehicular el tipo de pavimento que presentan son asfáltico o empedrado, mayoritariamente las vías están en buenas condiciones, no obstante, las vías de circulación vehicular aledañas al cerro, presentan una situación irregular, dado que algunas presentan un buen estado (mayoritariamente las empedradas), mientras que algunos caminos de tierra se encuentran en mal estado, dificultando la circulación.

En cuanto a la categoría de las vías de circulación vehicular, las más importantes son la ruta PY01 y la ruta Yaguarón-Pirayú, dado que las mismas permiten la entrada y salida de la ciudad.

Por otra parte, con respecto a las vías de circulación peatonal dentro del sector de estudio se identifica dos tramos peatonales, las mismas están adoquinadas y en buenas condiciones, dicho espacio es utilizado para la realización de ferias y actividades culturales.

En este apartado se realiza un análisis breve del estado actual de las veredas, más adelante, en el apartado mobiliario e infraestructura urbana se realizará una descripción más detallada.

En cuanto al estado de las veredas, la situación es muy variable en todo el sector de estudio; recorriendo el área de estudio se observa la falta de continuidad de las mismas debido a su construcción en diferentes niveles que obliga al peatón a trasladarse por la calzada, otro motivo por el cual los peatones transitan por la calzada es debido que en algunos lugares no hay vereda.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 27: Mapa de tipos de pavimento.

Fuente: Elaboración propia. Relevamiento realizado en diciembre 2021.

Redes de Movilidad y Transporte.

La Ciudad de Yaguarón cuenta con una empresa de transporte público llamado San Buenaventura S.R.L., dicho local se encuentra ubicado sobre la Ruta PY01, en la compañía Peguajhó, y es la encargada de garantizar la movilización de personas y mercancías dentro y fuera de la ciudad, su circulación se da sobre la ruta PY01, y sobre calles locales de la ciudad, así también sobre la ruta Yaguarón-Pirayú circulan transportes públicos internos pertenecientes a la ciudad de Yaguarón.

No obstante, debido a la presencia de la ruta PY01 en el área de estudio se observa una amplia cobertura de transporte público, dado que la misma es una de las rutas más importantes que va desde la ciudad capital, Asunción hasta la capital del departamento de Itapúa, Encarnación.

Debido a este hecho, dentro del sector de estudio, sobre la ruta PY01 circula una cantidad considerable de líneas de ómnibus pertenecientes a diversas empresas de transportes como: Ciudad de Paraguarí S.A., La Carapeguña S.R.L., el Tara Transporte y Turismo, Salto Cristal S.R.L., Cardozo Hermanos S.R.L., entre otros.

En el sector de estudio, a pesar de la existencia de cobertura de transporte público, el servicio es de baja calidad, y por dicho motivo muchas personas optan por el vehículo privado como principal medio de transporte.

Recorriendo el área de estudio se puede observar que mayoritariamente los pobladores se movilizan en autos y/o en motos, generando efectos negativos para el medio ambiente, a pesar de la no existencia de infraestructuras destinadas para Bicisendas, existen personas que optan por este medio de transporte sostenible, que además de beneficiar a la salud contribuye al mejoramiento del medio ambiente, y actualmente en el contexto de la pandemia Covid-19, es el medio de transporte más seguro para evitar la transmisión.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

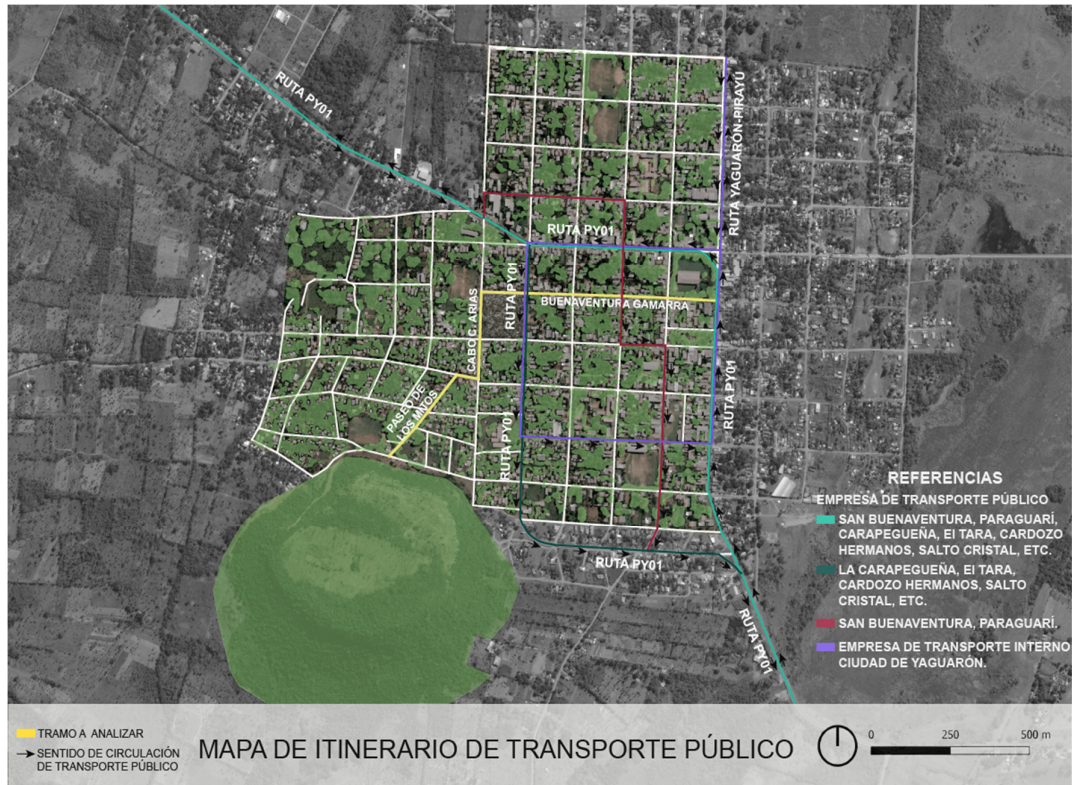


Ilustración 28: Mapa de itinerario de transporte público.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Plazas.

Con lo que respecta al espacio público, en cuanto a las plazas dentro del sector de estudio se encuentran ubicadas dos de las mismas; la plaza Monseñor Idelfonso Díaz y la plaza de los Héroes de Yaguarón.

La plaza parece en el momento en que se agrupan casas alrededor de un espacio libre, este importante espacio urbano es, seguramente, el primero que creó el hombre.

En la ciudad donde vivimos, absortos por nuestra actividad primordial que es el trabajo, sólo usamos estos espacios durante los fines de semana y los días festivos. Sin embargo, en un mundo globalizado en el que todos somos viajeros y durante algunos días del año hacernos de turistas en otras ciudades (donde andamos prácticamente todo el día), agradecemos la existencia de estos espacios. Las plazas significan

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

contraste y pausa; con ellas la ciudad sigue su camino y continúa respirando. (Urbanismo I-FADA UNA, s.f.)

La Plaza Monseñor Idelfonso Díaz, ubicada sobre la ruta PY01, en el acceso a la ciudad desde la capital, la misma cuenta con murales, parque infantil y un pequeño anfiteatro, así también se observa la presencia de iluminación, basureros, bancos y buena vegetación.

La plaza de los Héroes de Yaguarón también ubicada sobre la ruta PY01, cuenta con un parque infantil, anfiteatro, baño público y murales que hacen referencia a la mitología guaraní, con respecto a los equipamientos se observa la presencia de iluminarias, bancos y basureros; la presencia de una buena masa de vegetación propicia el descanso y a contrarrestar la contaminación generada en el ambiente urbano.



Ilustración 29: Plaza Monseñor Idelfonso Díaz.

Fuente: propia.



Ilustración 30: Plaza de los Héroes de Yaguarón.

Fuente: propia.

Mobiliario e Infraestructura Urbana.

Recorriendo el área de estudio se puede observar que la presencia de los mobiliarios urbanos como: bancos, iluminarias y basureros se encuentran

ubicados en las plazas, paseos peatonales y al pie del Cerro; en cuanto a la señalética turística su ubicación se da solo en lugares puntuales, ya sea aledañas a lugares que poseen atractivos turísticos, y así también en calles, en dichos espacios las señaléticas cumplen la función de guiar a los turistas, ofreciendo de esta manera una mejor experiencia para aquellos turistas que optan por recorrer la ciudad.

A pesar de que existen señaléticas turísticas, mayoritariamente solo hacen referencia al lugar donde se encuentran ubicados, perdiendo de esta manera la oportunidad de hacer conocer a aquellos lugares que cuentan con gran valor histórico, cultural y natural.

En cuanto a las infraestructuras urbanas se mencionan a las paradas de ómnibus y a las veredas, con relación a las paradas de ómnibus su ubicación se da en algunos puntos sobre la Ruta PY01, no así sobre las calles locales sobre las cuales transitan los transportes públicos, imposibilitando brindar protección, comodidad y seguridad al usuario.

En cuanto a las veredas, algunas se encuentran en mal estado, debido a la falta de mantenimiento de las mismas; presentan falta de continuidad, dado que las mismas no se encuentran en un mismo nivel, recorriendo el sector de estudio se puede observar que para salvar desniveles entre veredas con mayor frecuencia se utiliza como conector la escalera, lo que no posibilita el acceso para todos.

Otro aspecto a tener en cuenta es que algunos sitios presentan veredas angostas, generando espacios incómodos para transitar, también al presentar diferente materialidad hace que se pierda su reconocimiento y uso.

Todas estas características mencionadas, generan conflictos en el sector de estudio dado que, al no existir veredas accesibles y en buen estado resulta difícil transitar por las mismas, recorriendo el sitio se observa que mayoritariamente las personas optan por transitar por la calzada, esta situación se vuelve agravante dado que en la calzada existen vehículos estacionados y

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

por ende se reduce el espacio de circulación poniendo en peligro la seguridad del peatón.

Con respecto al turismo, la falta de continuidad de veredas en algunos sectores dificulta el recorrido por los lugares de interés, considerando que el sector de estudio tiene una fuerte vocación turística, una ciudad caminable ayudaría a fortalecer a los pequeños comercios ubicados en los tramos turísticos, de la misma manera generaría beneficios a los residentes al generar lazos de comunidad.



Ilustración 31: Estado de infraestructuras urbanas (vereda y para de ómnibus).

Fuente: propia.

En cuanto al tramo a analizar (ver ilustración 32), se puede observar la presencia de bancos, basureros en dos sectores; en el tramo peatonal, ubicado entre Iglesia y la Municipalidad, y al pie del cerro; en cuanto al tramo peatonal, en dicho espacio existe gran movilidad de peatones y la cantidad de bancos existentes resulta insuficiente; el tipo de iluminación presente en el tramo es el tipo guirnalda de luces, dándole al espacio estética y carácter único.

A lo largo del tramo analizado, se puede observar que en algunos puntos se siguen encontrando algunos contenedores de basuras, no así los bancos; de la misma manera se puede encontrar en algunos tramos iluminación tipo faroles de columna, guirnalda de luces y los alumbrados públicos que se encuentran distribuidos mayoritariamente en el sitio, pero en cuanto a cantidad para brindar una calle bien iluminada que propicie el caminar de residentes y turistas resulta insuficiente.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Otro elemento que otorga carácter e identidad al tramo analizado, son las planteras con flores ornamentales ubicados especialmente en el tramo que conecta al Cerro Yaguarón.

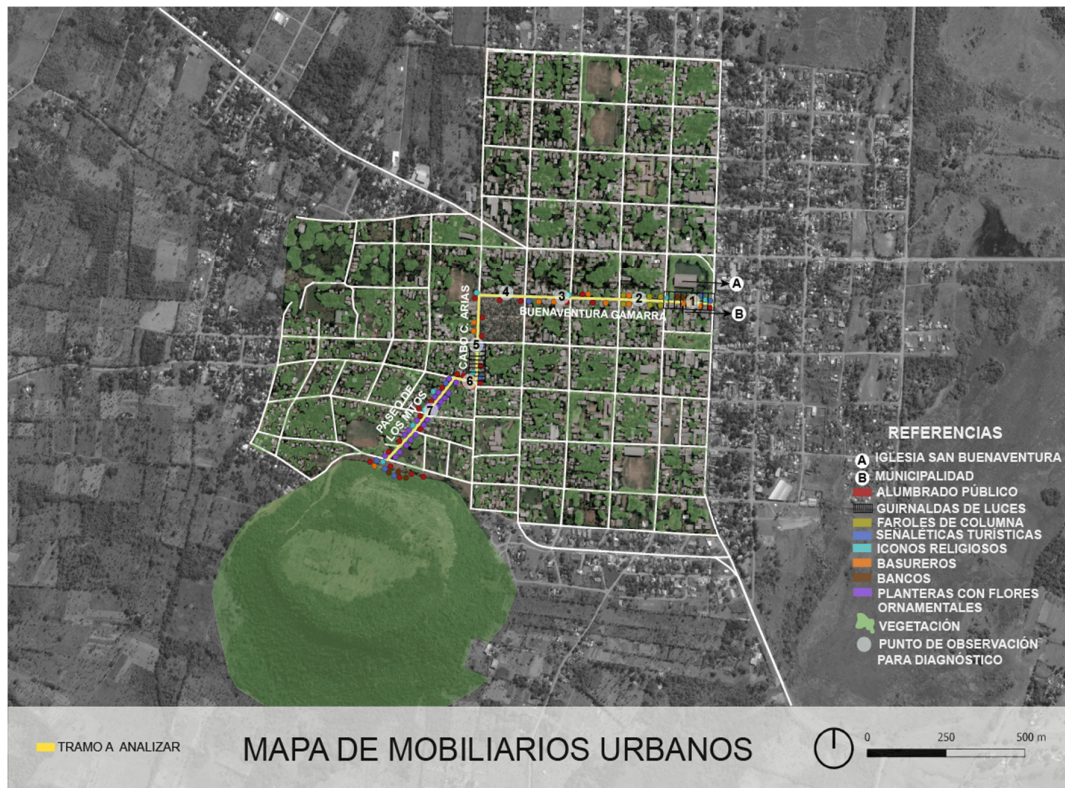


Ilustración 32: Mapa de mobiliario urbanos.

Fuente: Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Observación-Diagnóstico en el tramo analizado.

Punto de Observación 1. El punto de observación 1, se encuentra situado sobre la calle Buenaventura Gamarra, en el tramo peatonal situado entre la Iglesia San Buenaventura y la Municipalidad. (ver ilustración 32).

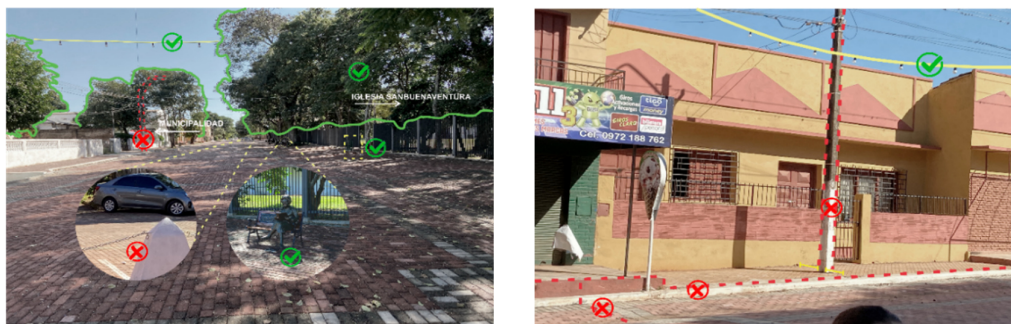


Ilustración 33: Punto de observación 1.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y el tramo peatonal; solo la Municipalidad cuenta con rampa en el acceso.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	En el tramo peatonal la circulación se da de manera fluida, no obstante las veredas presentan desniveles, son angostas y presentan obstáculos .
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	Pese a la presencia de bancos, la cantidad es insuficiente dado que la misma presenta gran flujo peatonal.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento.
VEGETACIÓN	SÍ	A pesar de la existencia de árboles frondosos en el sitio, la distribución irregular de las mismas en las veredas no ayuda a amortiguar el calor.
ESTACIONAMIENTO	SÍ	Sí, cuenta con estacionamiento.
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	NO	Existen fachadas en estado regular, que requieren de mantenimiento.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	SÍ	La señalética ubicada en el tramo, solo indica la ubicación de uno de los puntos turísticos.

Tabla 3: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 2. El punto de observación 2 se encuentra ubicado sobre la calle Buenaventura Gamarra, a una cuadra del tramo peatonal. (ver ilustración 32).



Ilustración 34: Punto de observación 2.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y la calle; solo algunos equipamientos cuentan con rampa en el acceso.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	En el tramo la circulación peatonal no se da de manera fluida, debido a la falta de continuidad de las veredas, que presentan desniveles.
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	Se observa iluminarias, y contenedores de basuras, no así equipamientos que propicien el descanso de los peatones.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento y reacondicionamiento físico.
VEGETACIÓN	SÍ	El tramo observado presenta buena vegetación, y áreas permeables cerca de las veredas.
ESTACIONAMIENTO	NO	El estacionamiento de vehículos en la calle reduce el espacio de circulación para el peatón, dado que a la falta de veredas continuas, muchos peatones optan por transitar por la calzada.
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	NO	A pesar del buen mantenimiento de las fachadas; las murallas se encuentran en mal estado.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	NO	No presenta ninguna señalética turística, pero sí se observa la presencia de algunas señales de tránsito.

Tabla 4: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración: propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 3. El punto de observación 3, se ubica sobre la calle Buenaventura Gamarra, camino hacia el Cerro Yaguarón, el tramo cuenta con símbolos religiosos que evoca a una de las estaciones del viacrucis, otorgándole a la calle una fuerte vocación religiosa demostrando la esencia de la ciudad. (ver ilustración 21).



Ilustración 35: Punto de observación 3.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y la calle.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	Las veredas existentes son discontinuas, presentan desniveles, son angostas y esto dificulta una circulación peatonal fluida.
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	Se observa iluminarias, estructuras para flores de tipo enredadera, no así equipamientos que propicien el descanso y disfrute del paseo.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento y reacondicionamiento físico.
VEGETACIÓN	SÍ	El tramo observado presenta buena vegetación, y algunas áreas permeables cerca de las veredas.
ESTACIONAMIENTO	NO	No cuenta con estacionamiento,
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	SÍ	Se observa la presencia de fachadas en buen estado, esto incentiva el caminar en el sitio, no obstante algunas murallas se encuentran en estado regular.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	SÍ	Sí, cuenta con señalética turística indicando el próximo destino turístico.

Tabla 5: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 4. El punto de observación 4, se encuentra ubicado sobre la calle Buenaventura Gamarra, al costado del Cementerio, el tramo termina con la intersección con la calle Cabo Arias. (ver ilustración 21).



Ilustración 36: Punto de observación 4.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y la calle, los escalones son los elementos más utilizados para salvar desniveles.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	En el tramo la circulación peatonal no se da de manera fluida, debido a veredas desniveladas, angostas y sin acceso universal.
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	En el sector se observa la presencia de luminarias, pero su distribución irregular no propicia una calle bien iluminada.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento, ensanches y reacondicionamiento físico.
VEGETACIÓN	NO	La escasez de vegetación en el sector, no favorece el recorrido peatonal y el correcto amortiguamiento del calor. Se observan áreas permeables cerca de la vereda.
ESTACIONAMIENTO	NO	No cuenta con estacionamiento.
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	NO	Se observa que mayoritariamente las murallas presentan falta de mantenimiento.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	NO	No se encuentra ningún tipo de señalética.

Tabla 6: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 5. El punto de observación 5, se encuentra ubicado sobre la calle Cabo Arias, el tramo se denomina Paseo de las Flores. (ver ilustración 21).

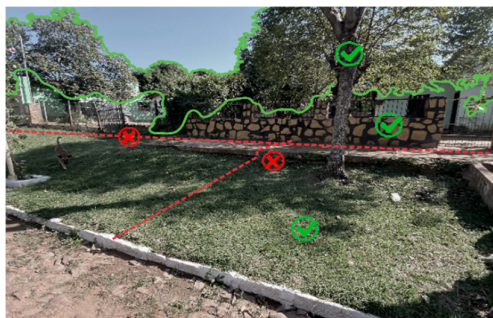
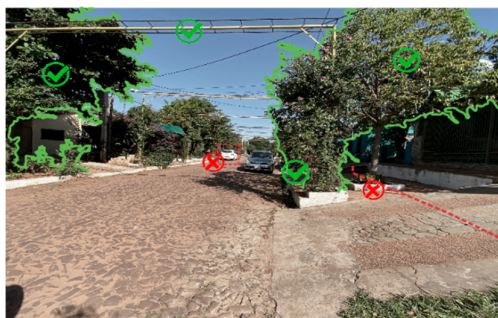


Ilustración 37: Punto de observación 5.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y la calle.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	Las veredas existentes son discontinuas, presentan desniveles, son angostas y esto dificulta una circulación peatonal fluida.
MOBILIARIOS URBANOS	Sí	Se observa iluminarias, estructuras para flores de tipo enredadera, no así equipamientos que propicien el descanso y disfrute del paseo.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento y reacondicionamiento físico.
VEGETACIÓN	Sí	El tramo observado presenta buena vegetación, y algunas áreas permeables cerca de las veredas.
ESTACIONAMIENTO	NO	No cuenta con estacionamiento,
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	Sí	Se observa la presencia de fachadas en buen estado, esto incentiva el caminar en el sitio, no obstante algunas murallas se encuentran en estado regular.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	Sí	Sí, cuenta con señalética turística indicando el próximo destino turístico.

Tabla 7: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 6. El punto de observación 6, se encuentra ubicado en el inicio del Paseo de los mitos, este tramo está caracterizado por murales pintorescos que evocan a la mitología guaraní. (ver ilustración 21).



*Ilustración 38: Punto de observación 6.
 Fuente: Elaboración propia.*

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	Presencia de desniveles entre la vereda y la calle.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	En el tramo la circulación peatonal no se de manera fluida, las veredas existentes presentan desniveles y son angostas.
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	Se observa iluminarias, y contenedores de basuras, no así equipamientos que propicien el descanso y disfrute de los murales.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	En algunos sitios las veredas presentan falta de mantenimiento y reacondicionamiento físico.
VEGETACIÓN	NO	El tramo observado no cuenta con vegetación, pero sí con áreas permeables cerca de las veredas.
ESTACIONAMIENTO	NO	No cuenta con estacionamiento.
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	SÍ	Tanto las fachadas como los murales se encuentran en buen estado.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	NO	No cuenta con señaléticas que narren lo expuesto en los murales.

*Tabla 8: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.
 Fuente: Elaboración propia.*

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Punto de Observación 7. El punto de observación 7, se ubica en la continuación del tramo Paseo de los Mitos, dicho tramo se conecta con el Cerro Yaguarón. (ver ilustración 32).



Ilustración 39: Punto de Observación 7.

Fuente: Elaboración propia.

ASPECTO	CUMPLE SÍ - NO	OBSERVACIÓN
ACCESO INCLUSIVO A EQUIPAMIENTOS	NO	En el tramo se observa la presencia de desniveles.
CIRCULACIONES Y VEREDAS ACCESIBLES	NO	La circulación peatonal se da conjuntamente con la circulación vehicular, debido a la falta de veredas en el sector.
MOBILIARIOS URBANOS	SÍ	El sitio presenta iluminarias, planteras con flores ornamentales distribuidas a lo largo de la calle.
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA URBANA	NO	El tramo observado no cuenta con vereda.
VEGETACIÓN	SÍ	En el sitio se observa la presencia de buena masa de vegetación, no obstante su distribución irregular en algunos sectores no contrarresta el calor.
ESTACIONAMIENTO	NO	No cuenta con estacionamiento.
MANTENIMIENTO DE FACHADAS	SÍ	Se observa que mayoritariamente las fachadas y los murales se encuentran en buen estado.
SEÑALÉTICAS TURÍSTICAS	SÍ	Sí, cuenta con señalética a inicio del tramo.

Tabla 9: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.

Fuente: Elaboración propia.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Equipamientos Urbanos.

En cuanto a los equipamientos urbanos ubicados dentro de los barrios correspondientes al sector de estudio son: instituciones educativas, religiosas, centro de salud, clubes e instituciones públicas.

Las instituciones educativas son; Colegio Nacional "Fulgencio Yegros", "Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia", Escuela Básica N 704 "Defensores del Chaco"; el Instituto Superior en Ciencias de la Salud "San Buenaventura", Escuela Básica N 126 "República de Guatemala", la Escuela Nacional de Comercio de Yaguarón, Colegio Nacional "República de Guatemala", Colegio Privado "Mercosur", Centro Cultural y la Escuela de Arte "Ysoindy".

Las instituciones religiosas presentes son la Iglesia San Buenaventura, capilla San Miguel, capilla Santa Librada, Iglesia Evangélica de Yaguarón y la Iglesia Agua Viva Yaguarón.

En cuanto a sedes deportivas se encuentran el "Club 14 de Julio F.B.C.", "Club Deportivo Yaguarón", "Club Independencia"; "Club Sport San Miguel" y el "Club 29 de Setiembre".

El sector de estudio cuenta con un centro de salud, el Hospital Distrital de Yaguarón; y además cuenta con varias instituciones públicas como: la Municipalidad, Juzgado de Paz, Correos, INDERT, Casa del Veterano de Yaguarón y Copaco.

Servicios Básicos.

El abastecimiento de la energía eléctrica, es proveída por la Administración Nacional de Electricidad (ANDE), por medio de la subestación ubicada en la ciudad de Pirayú.

El abastecimiento de agua potable se da por medio de Junta de Saneamiento; con lo que respecta al desagüe cloacal, actualmente el desagüe de los residuos cloacales se da por medio de pozo ciego, no obstante, su construcción ya está en proceso y la falta del sistema desagüe pluvial se evidencia durante las intensas precipitaciones.

El servicio de recolección de residuos está a cargo de la Unidad Recolección de Basuras de la Municipalidad de Yaguarón, dicha unidad es la encargada de implementar el programa de recolección de basuras domiciliarias y de sitios públicos.

3.4.2. Estructura socio- económico

Crecimiento demográfico:

Según las últimas proyecciones del INE, la población del departamento de Paraguarí al año 2020 es de 258.957 habitantes, que representa el 3,6% de la población total del país.

La distribución de la población por sexo, muestra diferencias entre hombres y mujeres, 51,7% y 48,3% respectivamente.

La estructura por edad de la población, muestra que el 26,6% de la población es menor de 15 años, el 63,6% tiene entre 15 a 64 años y cerca del 9,8% con 65 y más años de edad.

Se observa un descenso de la población de niños y adolescentes, mientras que hay un leve aumento de la población de adultos jóvenes.

La proporción de población de adultos mayores también va creciendo, aunque más lentamente de lo que disminuye la proporción de población infanto-juvenil.

El ritmo de crecimiento medio anual de la población al 2020 es de 0,53% y con un pequeño descenso para el 2024 a 0,52.

El número promedio de hijos por mujer en el 2020 es de 2,3 y bajará a 2,2 en el 2024.

En el 2020, el número de defunciones por cada 1.000 habitantes es de 7,4 y aumentará a 7,5 en el año 2024.

La esperanza de vida al nacer en el 2020, para las mujeres es de 77,6 años, y para los hombres es de 71,6 años.

En el 2020, la mitad de la población tiene 28 años o más. En el 2024, la mitad de la población tendrá 30 años o menos.

La razón de sexo al 2020 es de 107 hombres por cada 100 mujeres y se mantendría alrededor de este valor hasta el 2024.

La razón de dependencia demográfica por edad es de 57,2, es decir, en el 2020 existen 57 personas en edad de dependencia por cada 100 personas en edad de trabajar. En el 2024, habrá un poco más de 56 personas en edad de dependencia por cada 100 personas en edad de trabajar.

El porcentaje de la población femenina en edad reproductiva se encuentra alrededor del 50% en el 2020, y se mantendría alrededor de ese nivel hasta el año 2024, es decir, alrededor de la mitad de la población femenina tendría entre 15 a 49 años.

Este departamento se divide en 17 distritos, los más poblados son: Carapeguá 14%, Yaguarón 12% e Ybycuí con 10% de habitantes.

Las fuentes de información utilizadas para la elaboración de las estimaciones y proyecciones de población fueron las siguientes: Censos Nacionales de Población y Viviendas de 1982, 1992, 2002 y 2012.

Cabe señalar que el Censo Nacional de Población y Viviendas 2012 tuvo una cobertura estimada de población del 74,4%. Luego de una serie de análisis y evaluaciones, se concluyó que los indicadores necesarios para la elaboración de las proyecciones son consistentes con la tendencia histórica y por tanto son utilizables.

La validación del proceso y de los resultados contó con aportes de expertos internacionales y principales referentes locales. (Instituto Nacional de Estadística (INE), 2020,párr.1-16)

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

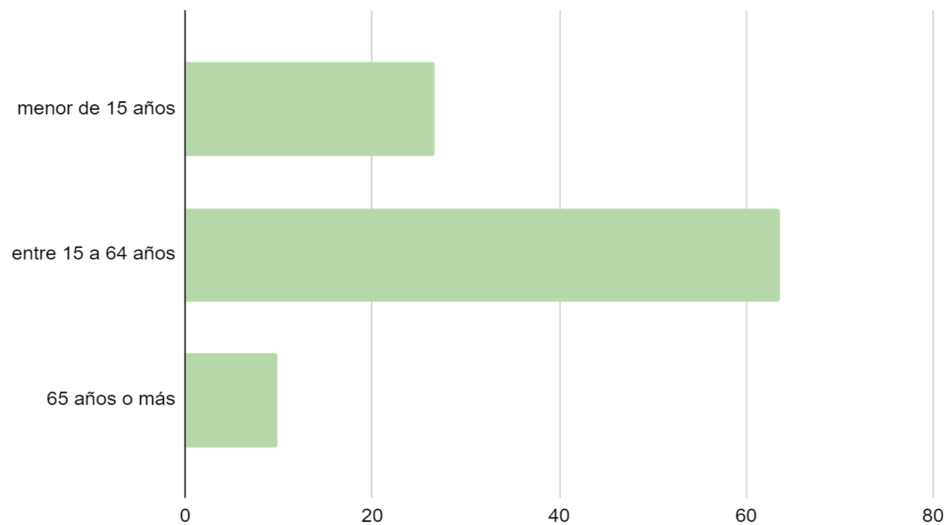


Gráfico 6: Estructura por edad de la población.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Cantidad de habitantes:

Según las proyecciones del INE (Instituto Nacional de Estadística, 2002), se estima que la población actual de la ciudad de Yaguarón es de 27.250 habitantes, de los cuales, 13.965 varones y 13.286 mujeres. Con una superficie de 192 km² y con una densidad poblacional de 135 hab./km².

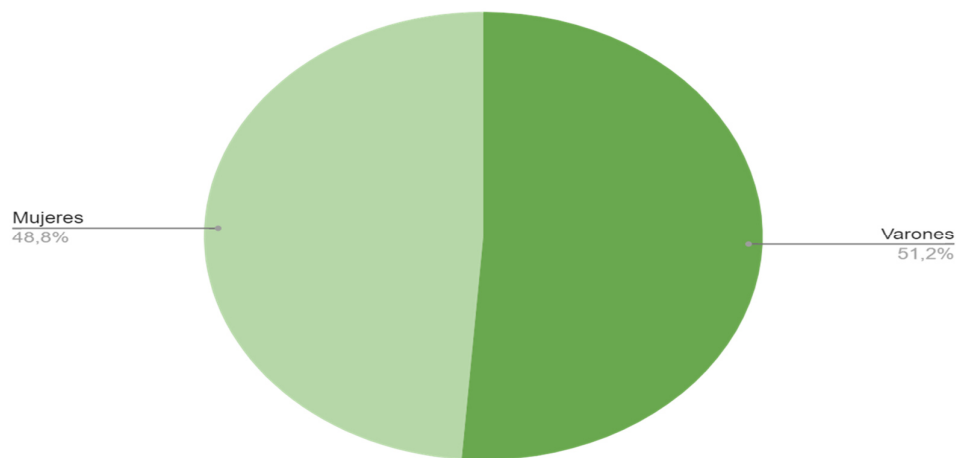


Gráfico 7: Cantidad de varones y mujeres.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Costumbres y participación ciudadana:

Kurusu Rape. En los tramos San Buenaventura Gamarra también conocido como Paseo de la Cultura, Cabo Arias también llamado Paseo de las flores y Paseo de los mitos, cada Semana Santa se convierte en el escenario de un acontecimiento de carácter religioso, el Víacrucis, es una tradición que los ciudadanos adornen las calles con velas y otras muestras de fe para acompañar el peregrinar que inicia en la Iglesia San Buenaventura y va pasando por las estaciones que se encuentran como hitos cada ciertos metros dentro del camino también llamado Kurusu rape. Dicha actividad culmina en la cima del Cerro donde se tiene la última estación como así también un oratorio.

Subir hasta la cima del cerro Yaguarón, dedicar una oración en el oratorio y maravillarse con la imponente vista de la serranía; es una de las actividades que reúne a miles de personas por la Semana Santa.

Es tradición para miles de turistas conquistar la cúspide del cerro durante la Semana Santa. Familias enteras pasan un tiempo en contacto con la naturaleza, emulando el ascenso de Cristo al Monte de los Olivos.

Muchos de los turistas, además de disfrutar de la actividad, estuvieron expectantes a encontrar la huella de Santo Tomás.

Los extranjeros califican como único este espacio natural, sin embargo, para garantizar seguridad, recomiendan a las autoridades invertir en infraestructura.



Ilustración 40: Semana Santa en Yaguarón.

Fuente: Reproducido de *Semana Santa en Yaguarón*, de ABC color. 2012. (<https://acortar.link/RE0rnp>)

Festividad del Santo Patrono. Yaguarón, considerada una de las más bellas joyas procedente de la época franciscana, cada 14 de julio se prepara para honrar a su Santo Patrono, San Buenaventura. El templo de la ciudad lleva el nombre del religioso.

Como ya es costumbre en esta ciudad, 14 de julio de cada año, el templo de San Buenaventura es el punto de partida de una gran caravana encabezada por la imagen del Santo Patrono de la ciudad, San Buenaventura.

El recorrido de la misma va desde la iglesia hasta los límites con la ciudad de Itá, y de ahí hasta el corte con Paraguarí, para volver nuevamente al punto de salida.

Una gran cantidad de gente acompaña la marcha junto con buses de la línea de transporte 245, empresa San Buenaventura con toda su flota. Este movido acontecimiento marca el inicio de las festividades.

Mientras se espera el día central de la celebración se realizan varias actividades. Entre las mismas, actos culturales, con escuelas de danzas, y musicales con artistas invitados de otras ciudades.

Todas estas actividades se desarrollan en horas de la tarde hasta la noche. Aparte de las ya citadas, está la "fiesta taurina" desarrollada en la Plaza de los Toros.

La misma se ubica en el barrio Santa Librada de la ciudad, está se halla a la salida de la ciudad. Hace 4 años vienen celebrando esta actividad en el mencionado lugar. Anteriormente ubicada al costado del mercado municipal de Yaguarón.

El día de San Buenaventura se celebra en la mañana con una misa presidida por el Obispo de la Diócesis del Departamento de Paraguarí.

Culminada la celebración eucarística, se inicia la procesión con la imagen de San Buenaventura por las calles que rodean el templo acompañada de numerosos jinetes de diferentes lugares de la ciudad.

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

El templo San Buenaventura es considerado como una de las mayores joyas provenientes de la época colonial de nuestro país. Su construcción del templo de la ciudad de Yaguarón, inicia en el año 1755 y culmina en 1772.

El retablo mayor del templo fue trabajado y dirigido por el tallista portugués José de Souza Cavadas. Posteriormente lo secundaron los indígenas. (Espinoza, 2013, párr.1-24)



Ilustración 41: La Fiesta de San Buenaventura

Fuente: Reproducido de Fiesta de San Buenaventura, de la Municipalidad de Yaguarón. s.f.

(<https://www.yaguaron.gov.py/la-fiesta-san-buenaventura/>)

Participación ciudadana- Paseo de las flores. Está iniciativa nace en los vecinos de este tramo que quisieron potenciar el atractivo turístico. A partir de la conformación de una comisión vecinal que elaboró y presentó ante la Municipalidad el proyecto para hermohear las calles.

Actividades económicas. Entre las actividades económicas de los pobladores podemos mencionar la agricultura, ganadería, además de la fabricación de prendas de vestir, artículos para deportes y turismo. (Municipalidad de Yaguarón, s.f., párr.1 -6)

El Programa de Desarrollo Agropecuario de la Municipalidad de Yaguarón, La Dirección de Agricultura, en alianza con el IPA/MEC, la AFERY y la Universidad San Carlos trabajando 7 ejes principales que son:

- Fortalecimiento de organizaciones
- Feria agropecuaria
- Huerta familiar verduras y frutas

- Producción agrícola sostenible
- Abono orgánico de biorremediación
- Producción de leche
- Producción pecuaria diversificada

Productos hortigranjeros y artesanales, se ofrecen en las ferias programadas, variedad de productos frescos de la huerta a la mesa, productos tales como: Queso Paraguay, Huevo Casero, Gallina Casera, Carne de Cerdo, Miel de Abeja, Granos en General, Hortalizas, Verdesos. (Municipalidad de Yaguarón, s.f., párr.1-9)

3.4.3. Estructura legal- administrativa.

En esta sección se desarrollará de manera sintética la división administrativa, política de la ciudad de Yaguarón, como así también su plan regulador. Dado que en el capítulo dos ya se expusieron otros aspectos referentes a las normativas.

División administrativa.

A iniciativa del recordado Monseñor Idelfonso Díaz, desde el año 1952 el centro urbano se divide en 4 barrios urbanos. Tomada como punto de división el Templo San Buenaventura de Yaguarón, específicamente la intersección de las avenidas Buenaventura Gamarra y Mcal. José Félix Estigarribia, y son los barrios: Barrio San Francisco, Barrio San Roque, Barrio Santa Librada, Barrio San Miguel; el crecimiento urbano ha influido para que resalten actualmente tres comunidades céntricas, que antes formaban parte de otras compañías, y son: el Barrio San José, Villa Conavi –Mbaritú y el Asentamiento 1 de Mayo.

Yaguarón, a finales de la década del 20, según una crónica histórica, estaba dividido administrativamente en 11 compañías. Posteriormente, con los años, y con el crecimiento poblacional, fue desmembrándose algunas para tener 21 compañías. (Aquino Bolaños, 2012, pp.22-26)

Considerando, el crecimiento urbano y la ampliación de la zona urbana en los últimos años, el municipio de Yaguarón cuenta actualmente con 7 barrios y

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

19 compañías, así también se encuentran los parajes; con lo que respecta a los barrios, como se mencionó en líneas anteriores, debido a la ampliación de la zona urbana, algunas zonas de las compañías Ysaty y Karungua pasaron a ser barrios.

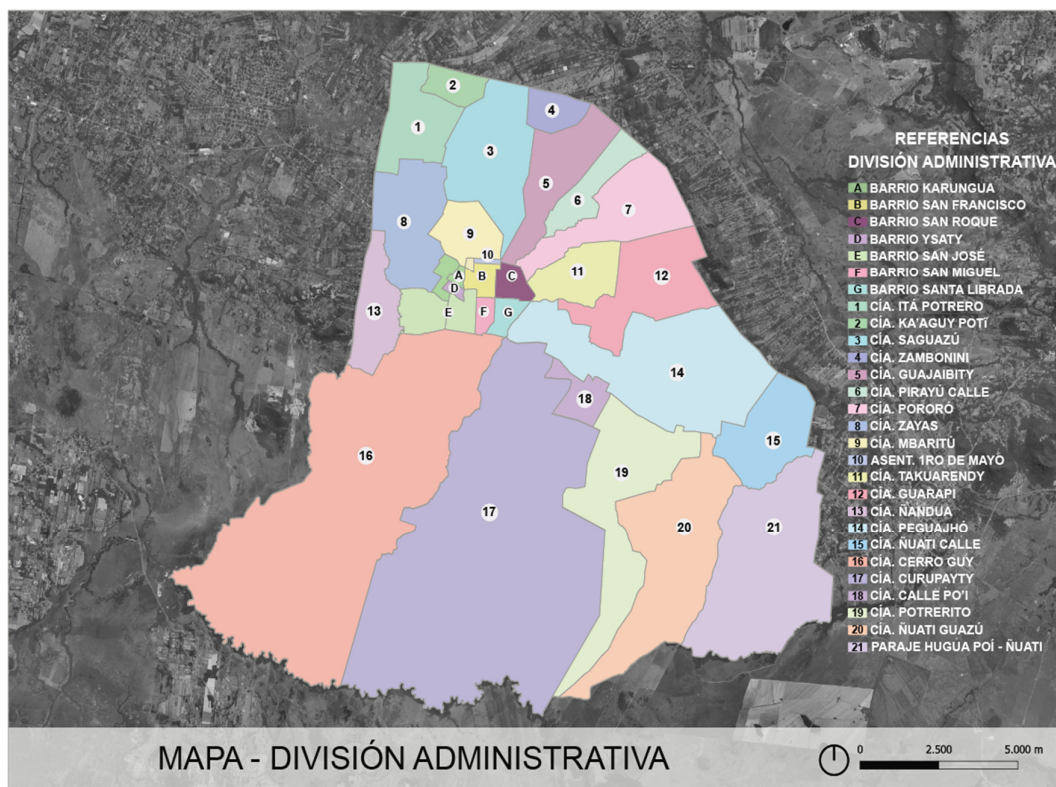


Ilustración 42: Mapa- División Administrativa.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

Plan Regulador

Según la información proporcionada por la Municipalidad de Yaguarón, actualmente, no se cuenta con una normativa que regule los usos del suelo de sus habitantes. Sin embargo, a partir del relevamiento realizado in situ se pudo constatar que presentan diferentes usos, tales como: residencial y zona mixta. Dentro del sitio de estudio predomina mayoritariamente la zona mixta. Dicha zona, está compuesta por viviendas, comercios, equipamientos de pequeña a mediana escala.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

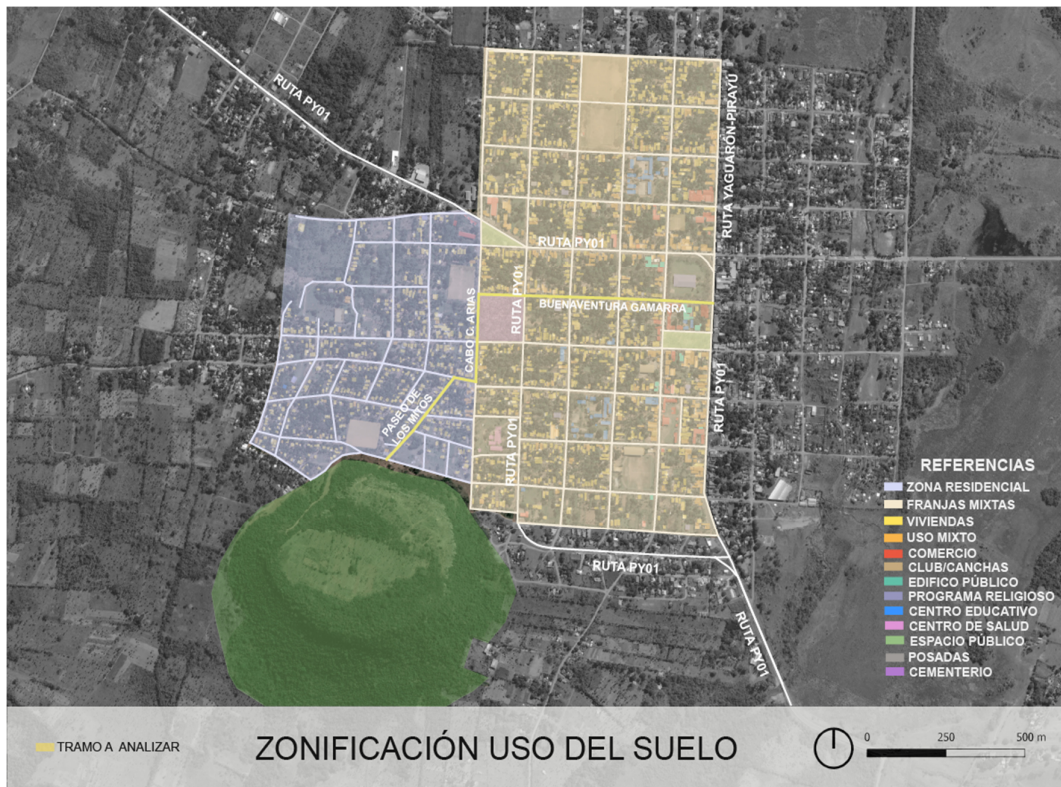


Ilustración 43: Mapa – Zonificación Uso del Suelo.

Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.

3.5. Resultados de la encuesta

La encuesta de percepción ciudadana se utiliza como principal medio de participación ciudadana, dado que permite tener la opinión de los pobladores y potenciales usuarios; así también la encuesta constituye una herramienta fundamental para la obtención de información tipo primaria del sitio a intervenir, como también ayuda a complementar el análisis de tipo cualitativo.

Por otra parte, teniendo en cuenta que se interviene en un sector de la ciudad, la encuesta de percepción fue realizada a los residentes y a aquellas personas que frecuentan el barrio para la realización de diversas actividades, de esta manera se obtiene una visión general de la situación actual del sitio, para que las propuestas no sólo sirvan a los residentes, sino también para todas las personas que frecuentan el sitio.

Para la elaboración de las preguntas, los temas considerados hacen referencia a movilidad, urbanismo táctico, turismo y percepción del sitio de investigación.

Datos Generales

El rango etario predominante de la encuesta que representa el 49%, corresponde al de 16 a 25 años, en segundo lugar, sigue el rango de 26 a 35 años que corresponde al 22,4%, en tercer lugar, se encuentra el rango de 46 a 59 años, que corresponde al 16,3%, en cuarto lugar sigue el rango de 36 a 46 años representando el 10,2% y por último se encuentra el rango etario comprendido entre 60 años o más que representa el 2%.

El 61,2% de los encuestados son mujeres, mientras que el 38,8% son hombres, por otra parte en cuanto al lugar de residencia de los 49 encuestados; el 24,5% viven en Asunción; el 16,3% viven en Yaguarón; el 12,2% residen en Lambaré; el 10,2% de los encuestados viven en Capiatá; seguidamente en porcentaje iguales que corresponden a los encuestados que residen en San Lorenzo y Fernando de la Mora con un 8,2%; el 6,1% corresponde a Luque; el 4% corresponde a Madrid, España y por último en porcentajes iguales con 2% que corresponden a encuestados que residen en Ñemby, Caaguazú, Limpio, Pirayú y Paraguarí.

En cuanto a las actividades que se realiza en la Ciudad; el 59,2% de los encuestados visitan la ciudad para realizar actividades turísticas, mientras que el 46,9% de los encuestados solo pasan por la ciudad; el 26,5% frecuentan la ciudad con el fin de visitar a familiares, mientras que el 24,5% residen en ella; el 6,1% trabaja en la ciudad y por último el 2% corresponde a encuestados que realizan actividades académicas en el sitio. Como complemento, es importante mencionar que de las 49 personas encuestadas el 53,1% frecuentan el sitio, mientras que el 46,9% afirman que no.

Movilidad

El 71,4% de los encuestados afirman conocer sobre la movilidad urbana sostenible, mientras que 28,6% afirman que no.

Con respecto al tipo de movilidad utilizada, el 57,1% de los encuestados afirman que utilizan como principal medio de transporte el vehículo propio; mientras que el 34,7% utilizan el transporte público; el 4,1% utilizan la motocicleta; y por último en porcentajes iguales con 2%, los encuestados afirman la utilización de medios alternativos de movilidad como el uso de la bicicleta y la modalidad peatonal.

De esta manera se puede observar que existe un uso mayoritario del vehículo propio con respecto al transporte público, y la modalidad alternativa se da en porcentajes muy inferiores con respecto a la utilización de los otros tipos de movilidad.

Por otra parte, el 75,5% de los encuestados afirman que les gustaría que la calle sea destinada en mayor porcentaje al peatón antes que el vehicular; el 8,2% respondieron tal vez; seguidamente en porcentajes iguales, el 4,1% de los encuestados no están de acuerdo y manifiestan una respuesta indiferente con respecto a destinar un mayor porcentaje de la calle al uso peatonal antes que el vehicular; mientras que el porcentaje restante que corresponde al 2%, los encuestados manifestaron que les gustaría un uso compartido, con espacios cuyas dimensiones sean iguales tanto para el peatón como para el uso vehicular; así también algunos encuestados afirman que se debería tener en cuenta la creación y/o mantenimiento y accesibilidad de las veredas, porque tampoco se puede descuidar ni evitar la circulación vehicular por las calles.

Con respecto al tipo de movilidad utilizado en los tramos a analizar; Paseo de la Cultura, Paseo de las Flores y Paseo de los Mitos, el 49% de los encuestados afirman no transitar por los tramos; mientras que el 26,5% transitan de manera peatonal y el 24,5% transitan por los tramos utilizando el vehículo propio.

Con respecto al tráfico vehicular en los tramos mencionados se puede observar que el 24,5% corresponde a un tráfico medio; el 14,3% a un bajo tránsito; y el 2% a un alto tráfico; así también el 2% de los encuestados manifiestan que la calle se podría proyectar para ambos usos tanto peatonal como vehicular.

Urbanismo Táctico

En cuanto al conocimiento sobre el Urbanismo Táctico, el 53,1% de los encuestados afirman conocer sobre el mismo, mientras que 46,9% afirman que no.

El 95,9% de los encuestados creen que este enfoque urbano puede aportar beneficios ambientales y urbanísticos en la ciudad, mientras que el 4,1% respondieron tal vez.

Considerando la importancia de las comisiones vecinales, para este enfoque urbano que se caracteriza por intervenciones realizadas "de abajo hacia arriba"; se puede observar la existencia de algunas comisiones vecinales tanto en los barrios como en las compañías de la ciudad de Yaguarón.

Turismo

Considerando la existencia de varios puntos turísticos dentro de la ciudad, el 65,3% de los encuestados afirman haber visitado solo algunos de ellos; el 18,4% afirman no haber visitado ninguno de ellos y el 16,3% afirman haber visitado todos los puntos turísticos.

En cuanto a la Iglesia San Buenaventura de Yaguarón, el 77,6% de los encuestados afirman conocer la misma, mientras que el porcentaje restante afirma que no.

Con respecto a los tramos a analizar, Paseo de la Cultura, Paseo de las Flores y Paseo de los Mitos, el 57,1% de los encuestados no conocen dichos paseos, mientras que el 42,9% afirman conocer y haber caminado en dichos tramos.

En cuanto a las actividades realizadas en los tramos mencionados anteriormente; la más conocida se realiza durante la Semana Santa y se denomina Kurusu Rape; no obstante, el 71,4% de los encuestados afirman no haber participado de dicha actividad, mientras que el 28,6% afirman haber participado de la misma.

Con respecto a la experiencia peatonal, durante la actividad del Kurusu Rape realizada desde la Iglesia hasta el Cerro Yaguarón; el 24,5% de los

encuestados manifestaron una experiencia peatonal agradable, mientras que el 6,1% calificaron su experiencia como "normal"; y por último en porcentajes iguales con el 4,1%, los encuestados manifestaron una experiencia peatonal desagradable mientras que otros afirman no recordar dicha experiencia.

Por otra parte, con respecto a los beneficios que genera el turismo; el 59,2% de los encuestados afirmaron que no reciben ningún beneficio; mientras que 16,3% afirman recibir beneficios a través de los comercios; el 10,2% a través de hospedajes; el 4,1% reciben beneficios por medio de locales de comida, y por último en porcentajes iguales que representa el 2%, los encuestados afirmaron recibir beneficios por medio de posadas, gastronomía dicha actividad también beneficia a los artesanos; comercios; locales de comida y hospedajes; así también dentro del porcentaje algunos de los encuestados manifiestan que solo son ciudadanos y que no reciben ningún beneficio.

Percepción Ciudadana

Con respecto a la condición actual de los espacios públicos, el 40,8% de los encuestados concuerdan que las mismas se encuentran en estado regular y podrían mejorar su condición; el 10,2% consideran que los espacios públicos se encuentran en mal estado; mientras que el 8,2% concuerdan que se encuentran en buen estado; y por último en porcentajes iguales que corresponde al 2%, los encuestados refieren que se encuentran en buen estado pero que podría mejorar, mientras otros manifiestan la no existencia de un programa sistemático de mantenimiento.

Con respecto al turismo los encuestados manifiestan que la ciudad tiene mucho potencial, no obstante falta aprovechar mejor los sitios turísticos; y que en los últimos años ha avanzado mucho el turismo, pero podría explotarse de muchas maneras que lo favorecerían mucho más como es el caso de infraestructuras que no atente contra lo que hoy se considera patrimonios naturales de la ciudad, así también refaccionar muchos lugares en mal estado como es el caso de la Iglesia, que constituye un patrimonio muy importante para la ciudad.

Así también expresan la necesidad de más lugares de hospedajes, más actividades nocturnas, y lugares para comer, y no centrar solamente las actividades en puntos que ya tiene gran atractivo; falta generar sitios webs o apps que ayuden a turistas que no conocen la ciudad.

Otros encuestados hacen referencia a la falta de cultura hostelera; falta mejor frecuencia de transporte público con Asunción a fin realizar convenios turísticos con otras ciudades y así poder lograr una retroalimentación entre las mismas; y la creación de espacios públicos en la zona céntrica de la ciudad.

A pesar de la existencia de personas encargadas de las actividades turísticas la falta de equipos e infraestructuras dificulta mantener y promover el turismo en la ciudad.

Por otra parte, con respecto a las calles y veredas de los tramos a analizar; Paseo de la Cultura, Paseo de las Flores y Paseo de los Mitos; el 26,5% de los encuestados están de acuerdo que dichos tramos no son accesibles; el 16,3% afirman que algunas veredas se encuentran en buen estado; el 12,2% de los encuestados manifiestan la existencia de rampas en el tramo; mientras que en los porcentajes restantes se manifiesta que la falta de accesibilidad no solo afecta a los tramos mencionados, sino también al casco urbano en general y a algunos puntos turísticos como en el caso del Cerro Yaguarón, dado que actualmente el acceso no está pensado para las personas mayores y personas discapacitadas. La falta de señalizaciones inclusivas, de los pisos podotáctiles, rampas y veredas en buen estado, acentúan la falta de accesibilidad en el tramo a analizar.

En cuanto a los problemas identificados en los tramos a analizar, se puede observar los siguientes; la falta de señalizaciones turísticas que representa el porcentaje más alto (32,7%); seguido del 30,6% que hace referencia al mal estado e inexistencia de veredas; el 26,5% a la falta de iluminación y de sombras; el 20,4% a la falta de seguridad y el 18,4% a la falta de señales de tránsito; por último en porcentajes iguales que representa el 2%, los entrevistados perciben también como problemas a la metodología o sentido de presentación de cada

paseo, por lo que manifiestan que cada paseo debería de contar el inicio y el fin de la historia; falta resaltar y potenciar la importancia del lugar; así también la falta de jerarquización que diferencien los espacios y un equipamiento urbanístico atractivo.

Con respecto a equipamientos y mobiliarios urbanos que se podría incorporar en estos tramos para favorecer el turismo local; el 63,3% de los encuestados apreciarían tener mayor iluminación y presencia de bancos que fomenten el descanso; mientras que el 57,1% están de acuerdo en incorporar basureros y señalizaciones; el 53,1% en incorporar vegetación que genere sombra en los días de mucho sol, fomentando el confort; el 46,9% en fomentar la seguridad en el sitio, mediante el uso y la apropiación de dichos espacios por parte de la comunidad, así se genera mayor movimiento y control de los espacios; el 40,8% de los encuestados están de acuerdo en incorporar programas comerciales en dichos tramos para fomentar la economía local.

En cuanto a las actividades que se podrían realizar en los tramos a analizar, se destacan algunas de ellas como; ferias (65,3%); actividades culturales (63,3%); lugares de descanso y contemplación del entorno (57,1%); recreación (53,1%); paseos (42,9%); y actividades físicas (24,5%), no obstante, el 2% de los encuestados manifiestan que se debe crear espacios propios para incorporar las actividades mencionadas, dado que la calle cumple con otra función.

Por otra parte, en cuanto a las alternativas de movilidad que se podrían incorporar en los tramos a analizar, se destacan las siguientes; uso de bicicletas (83,7%); calles peatonales (73,5%); buses eléctricos (30,6%); patines eléctricos (26,5%); vehículos eléctricos (14,3%); motocicletas eléctricas (10,2%); también es válido mencionar que el 6,1% de los encuestados manifiestan que prefieren la movilidad tradicional y en porcentajes iguales que representa el 2% refieren en mantener la esencia del lugar con la movilidad tradicional; e incorporar otras alternativas acorde a los avances tecnológicos.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

**CAPÍTULO 4:
DIAGNÓSTICO**

4.1. FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS.

FORTALEZA (i)	Topografía irregular con pendientes pocas pronunciadas hasta el pie del cerro, punto desde el cual va aumentando gradualmente hasta llegar hasta la altura máxima del sector de estudio.
	El Cerro Yaguarón como atractivo turístico.
	Vegetación en espacios públicos y privados.
	Presencia de áreas permeables, debido a que mayoritariamente las construcciones se ubican en el perímetro de las manzanas, dejando en el centro áreas permeables.
	Uso de suelo Mixto.
	Tramos peatonales en el sector de estudio.
	Cobertura de transporte público.
	El sector cuenta con una de las rutas más importantes (PY01), que va desde la ciudad capital, Asunción hasta la capital del departamento de Itapúa, Encarnación.
	Ubicación de plazas en el sector de estudio.
	Presencia de equipamientos urbanas.
	Existencia de puntos destacados como atractivos turísticos en el sector de estudio.
	Zona residencial y franja mixta.
	Costumbres y participación ciudadana.
OPORTUNIDADES (e)	Identidad Poblacional.
	Plan de Desarrollo Municipal.
	Plan de Acción Climática
	Porcentaje mayoritario de población joven y económicamente activa.
	Densidad Poblacional; entre los distritos más poblados del Departamento de Paraguarí se encuentra el distrito de Yaguarón.
	Leyes municipales y nacionales.
	El turismo, como actividad económica de la población.
	Futuros convenios entre entidades tales como SENATUR y la Municipalidad.

DEBILIDADES (i)	Falta de continuidad de vegetación en las veredas.
	Mayoritariamente las veredas existentes presentan falta de mantenimiento, son angostas, desniveladas y sin accesibilidad.
	La no existencia y/o falta de continuidad de veredas en algunos sectores, hace que mayoritariamente los peatones opten por transitar por la calzada.
	Falta mayor distribución de programas que sirvan de apoyo a las actividades turísticas, especialmente en zonas residenciales.
	Falta de infraestructuras que fomenten el uso de sistemas alternativos de movilidad.
	La presencia de la ruta PY01, genera gran flujo vehicular.
	Falta de vinculación entre los puntos destacados como atractivos turísticos.
	Poca presencia de mobiliarios urbanos, especialmente de aquellos que puedan propiciar la accesibilidad universal, la seguridad, el descanso y el conocimiento de otros puntos turísticos.
	Sistema de desagüe pluvial.
	Falta mayor incentivo y acompañamiento a los emprendedores en el sector turismo.
	Cantidad reducida de comisiones vecinales.
AMENAZAS (e)	Cambio climático.
	Gases de efecto invernadero.
	Transporte público deficiente.
	Falta de un Plan Regulador, que regule los usos de suelo.
	Falta de una mayor educación ambiental.
	Falta de ordenanzas municipales que reglamente la construcción, y el uso de veredas inclusivas, teniendo en cuenta las dimensiones necesarias para una correcta circulación peatonal; la materialidad y la no obstrucción de las mismas con mobiliarios urbanos.

Tabla 10: FODA.

Fuente: Elaboración: propia.

4.2. CONFLICTOS Y POTENCIALIDADES

CUADRO DE DIAGNÓSTICO								
ASPECTOS		CONFLICTOS	FACTOR EXTERNO	FACTOR INTERNO	POTENCIALIDADES	FACTOR EXTERNO	FACTOR INTERNO	
FISICO ESPACIAL	NATURAL	Falta de continuidad de vegetación en veredas.		●	Topografía irregular con pendientes pocas pronunciadas hasta el pie del cerro.		●	
		Islas de calor.		●	Cerro Yaguarón, como atractivo turístico.	●	●	
		Gases de efecto invernadero.		●	Vegetación en espacios públicos y privados.		●	
					Areas permeables.		●	
	CONSTRUIDO	Veredas angostas, desniveladas y sin accesibilidad.		●	Uso de suelo mixto.		●	
		Debido a la no existencia y/o continuidad de veredas, los peatones transitan por la calzada.		●	Tramos peatonales en el sector de estudio.		●	
		Falta mayor distribución de programas que sirvan de apoyo a las actividades turísticas.		●	Cobertura de transporte público.	●	●	
		Falta de infraestructuras que fomenten el uso de sistemas alternativos de movilidad.	●	●	El sector cuenta con una de las rutas más importantes (PY01).	●	●	
		La presencia de la ruta PY01, genera gran flujo vehicular.	●	●	Presencia de plazas.		●	
		Falta de vinculación entre los puntos destacados como atractivos turísticos.		●	Presencia de equipamientos urbanos.		●	
		Poca presencia de mobiliarios urbanos.		●	Existencia de puntos destacados como atractivos turísticos en el sector de estudio.		●	
		Sistema de Desague Pluvial.		●				
	SOCIO ECONÓMICO	SOCIAL	Cantidad reducida de comisiones vecinales.		●	La estructura por edad de la población, muestra un porcentaje mayoritario de población joven.	●	●
			Educación Ambiental	●	●	Identidad poblacional.	●	●
					Densidad poblacional.	●	●	
ECONÓMICO					Costumbres y participación ciudadana.	●	●	
		Falta mayor incentivo y acompañamiento a los emprendedores en el sector turismo.	●	●	Porcentaje mayoritario de población joven y económicamente activa.	●	●	
					El turismo, como actividad económica de la población.		●	
					Programa de Desarrollo Agropecuario de la Municipalidad.	●	●	

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

CUADRO DE DIAGNÓSTICO						
ASPECTOS	CONFLICTOS	FACTOR EXTERNO	FACTOR INTERNO	POTENCIALIDADES	FACTOR EXTERNO	FACTOR INTERNO
LEGAL ADMINISTRATIVO	La falta de un Plan de Regulador, que regule los usos de suelo.	●	●	Leyes Nacionales y Municipales.	●	●
	Falta de ordenanzas municipales que reglamente la construcción, y el uso de veredas	●	●	Plan de Desarrollo Sostenible Municipal.	●	●
				Plan de Acción Climática	●	●
				Futuros Convenios entre instituciones tales como la SENATUR y la Municipalidad.	●	●

Tabla 11: Conflictos y potencialidades.

Fuente: Elaboración: propia.

4.3. ESCENARIO ACTUAL

Puntos a analizar	Aspectos conflictivos	Aspectos positivos	Variables
Estructura físico-espacial			
Natural			
Topografía, hidrografía y vegetación	No presenta conflictos directos al los tramos analizados. Sin embargo, los cursos de agua son escasos y los existentes son de poco caudal. En cuanto a la vegetación, se observa al costado del cementerio, falta de mayor presencia de vegetación. Desborde del arroyo en días de precipitaciones intensas debido a la falta de sistema de desagüe pluvial.	Desnivel poco pronunciado. Mayor aportante de vegetación es el Cerro Yaguarón. Así como también se aprecia una cantidad importante de vegetación en plazas y viviendas.	Vegetación. Cauce hídrico con poco caudal. Desborde de cauces hídricos en días de intensas precipitaciones.
Clima	A lo largo de la estación se presenta una variación de temperatura. Durante los días calurosos la temperatura sobrepasa los 30°C. Se acentúan las islas de calor en las áreas urbanas.	Importantes masas de vegetación que ayudan a contrarrestar las altas temperaturas.	Variación de temperatura. Masas de vegetación.
Construido			
Ocupación del suelo	Falta de planificación.	Gran porcentaje de las construcciones son destinadas a viviendas, comercios y uso mixto (vivienda con comercio). Distribución de la mayoría de las edificaciones perimetralmente dentro del lote, favoreciendo la conformación de corazón de manzana y por ende, más zonas permeables.	Falta de planificación. Disposición de las edificaciones favorece las zonas permeables dentro del lote.
Usos del suelo	No se aprecian conflictos. Falta mayor distribución de programas que sirvan de apoyo a las actividades turísticas.	Predomina el uso residencial, uso comercial y el uso mixto (vivienda con comercios) .	Mixtura de usos.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Estructura vial	Las vías principales que atraviesan el sitio de estudio son la ruta PY01 y la ruta Yaguarón- Pirayú, generando gases de efecto invernadero por la uso mayoritariamente vehículos motorizados.	La ruta PY01 y la ruta Yaguarón- Pirayú que permiten la conexión de la Ciudad de Yaguarón con otras ciudades. Pueden facilitar la llegada y conocimiento del sitio de estudio.	Tráfico vehicular. Islas de calor. Conexión.
Redes de movilidad y transporte	A pesar de la existencia de cobertura de transporte público, el servicio es de baja calidad y por dicho motivo muchas personas optan por el vehículo privado como principal medio de transporte. Falta de infraestructura que fomente la utilización de movilidad alternativa no motorizada.	Amplia cobertura de transporte público debido a la presencia de la ruta PY01.	Transporte público. Movilidad alternativa.
Plazas	Falta de señalética. Falta de infraestructura de accesibilidad universal.	La presencia de una masa de vegetación propicia el descanso y a contrarrestar la contaminación generada en el ambiente urbano.	Infraestructura urbana. Vegetación.
Mobiliario e infraestructura urbana	Falta de señalética turística en puntos estratégicos donde concurren mayor cantidad de personas. Mayor distribución de mobiliario urbano en las calles. Las señalizaciones no muestran el sistema completo de turismo. Falta de paradas de omnibus. Falta de veredas accesibles.	Mayor cantidad de mobiliario se encuentran ubicados en las plazas, paseos peatonales y al pie de cerro.	Mobiliario urbano. Infraestructura urbana.
Equipamientos urbanos	No presenta conflictos.	Se encuentra diversos equipamientos dentro del sector de estudio.	Equipamientos urbanos.
Servicio básicos	Falta de sistema de desagüe pluvial.	Abastecimiento de energía eléctrica, agua potable, desagüe cloacal privado. Servicio de recolección de basuras.	Desagüe pluvial urbano.
Estructura social económica			
Crecimiento demográfico y cantidad de habitantes	Falta de ordenamiento territorial en relación a la cantidad de habitantes y su proyección en el futuro.	Buena densidad poblacional.	Crecimiento urbano.
Costumbres y participación ciudadana	Falta de reactivación de las comisiones vecinales.	Costumbres con mucho potencial y atractivo turístico.	Comisión vecinal.
Actividades económicas	Mayor incentivo y acompañamiento a los emprendedores en el sector del	Actividad económica relacionada al turismo y otros complementarios a éste.	Turismo.
Estructura legal administrativa			
Normativas	Falta de cumplimiento de las normativas existentes.	Existencia de normativas sobre el resguardo del medio ambiente.	Normativas.
Plan regulador	No existe actualmente.	-	Normativas.

Tabla 12: Escenario actual

Fuente: Elaboración: propia.

4.4. ESCENARIO TENDENCIAL

Puntos a analizar	Variables	R	Tendencia
Estructura físico-espacial			
Natural			
Topografía, hidrografía y vegetación	Vegetación. Cauce hídrico con poco caudal. Desborde de cauces hídricos en días de intensas precipitaciones.		Podría empeorar. El desborde del cauce hídrico debido a la falta de desagüe pluvial, podría generar accidentes automovilísticos en la intersección con la ruta PY01, como así también afectando el barrio Santa Librada.
Clima	Variación de temperatura. Masas de vegetación.		Podría empeorar. Aumento de las islas de calor y los cambios climáticos bruscos.
Construido			
Ocupación del suelo	Falta de planificación. Disposición de las edificaciones favorece las zonas permeables dentro del lote.		Podría empeorar. Sin planificación la urbanización crecería desmedidamente, sin una plan de ordenamiento territorial.
Usos del suelo	Mixtura de usos.		Podría mejorar. Distribución de los programas que servirían de apoyo al turismo.
Estructura vial	Tráfico vehicular. Islas de calor. Conexión.		Podría empeorar. Sin otras alternativas de movilidad seguirá en aumento la cantidad de usuarios de vehículos motorizados.

Redes de movilidad y transporte	Transporte público. Movilidad alternativa.		Podría empeorar. El aumento de usuarios llevaría a la saturación del sistema de transporte público. En consecuencia aumentaría la demanda de uso de vehículos particulares.
Plazas	Infraestructura urbana. Vegetación.		Se mantiene. Mantenimiento a lo existente.
Mobiliario e infraestructura urbana	Mobiliario urbano. Infraestructura urbana.		Se mantiene. Distribución de mobiliario urbano en las calles. Realización de mantenimiento al mobiliario existente para evitar su degradación.
Equipamientos urbanos	Equipamientos urbanos.		Se mantiene.
Servicio básicos	Desagüe pluvial urbano.		Podría empeorar. El régimen de lluvia aumentaría y sin el sistema que pueda recibir y transportar adecuadamente las aguas el desborde podría aumentar.
Estructura social económica			
Crecimiento demográfico y cantidad de habitantes	Crecimiento urbano.		Se mantiene. O podría aumentar gradualmente.
Costumbres y participación ciudadana	Comisión vecinal.		Podría empeorar. La falta de participación ciudadana en forma de comisiones vecinales impulsa proyectos para la ciudad.
Actividades económicas	Turismo.		Podría mejorar a través de convenios entre instituciones públicas y privadas. Impulsando a emprendedores.

Estructura legal administrativa			
Normativas	Normativas.		Podría mejorar. Solo faltaría mayor rigurosidad en el cumplimiento de las mismas y la elaboración de nuevas normativas de ser necesario.
Plan regulador	Normativas.		Podría empeorar. La inexistencia de un plan regulador donde se planifiquen los usos de suelo y demás acarrearía el crecimiento urbano desmedido y contaminaciones al medio ambiente.

Tabla 13: Escenario tendencial

Fuente: Elaboración: propia.

Tiende a empeorar. Se mantiene. Tiende a mejorar.

4.5. ESCENARIO DE LA PROPUESTA

Puntos a analizar	Variables	Propuesta
Estructura físico-espacial		
Natural		
Topografía, hidrografía y vegetación	Vegetación. Cauce hídrico con poco caudal. Desborde de cauces hídricos en días de intensas precipitaciones.	Proyectar e implementar un sistema de desagüe pluvial. Conservar vegetación existente
Clima	Variación de temperatura. Masas de vegetación.	Aumentar la arborización en los tramos más afectados, para generar confort a lo largo del recorrido.
Construido		
Ocupación del suelo	Falta de planificación. Disposición de las edificaciones favorece las zonas permeables dentro del lote.	Elaboración de un plan regulador que determine las zonas o sectores para cada uso. Aplicar el porcentaje de suelo permeable para los lotes privados. Sugerir la permeabilidad de veredas.

Usos del suelo	Mixtura de usos.	Incentivar y concienciar sobre un modelo de ciudad sostenible a través del uso de la movilidad alternativa y sostenible.
Estructura vial	Tráfico vehicular. Islas de calor. Conexión.	Incentivar y concienciar sobre la movilidad alternativa a través de la implementación de infraestructura vial para el uso seguro de otros medios de transporte especialmente no motorizados.
Redes de movilidad y transporte	Transporte público. Movilidad alternativa.	Incentivar y acompañar a las empresas de transporte público para mejorar sus servicios. Proponer la implementación del transporte público municipal.
Plazas	Infraestructura urbana. Vegetación.	Mejorar la infraestructura en lo que respecta a la accesibilidad universal.
Mobiliario e infraestructura urbana	Mobiliario urbano. Infraestructura urbana.	Diseñar las veredas desde un enfoque de accesibilidad universal permitiendo una vinculación entre sitios de interés. Aumentar las paradas de omnibús, iluminación en las calles, lugar de permanencia y señalizaciones urbanas y turísticas de manera que acompañe la actividad ciudadana. Implementar el uso de mobiliario urbano y señalizaciones de accesibilidad universal.
Equipamientos urbanos	Equipamientos urbanos.	Incentivar el trabajo en conjunto de las instituciones en beneficio de mejoras al medio ambiente.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Servicio básicos	Desagüe pluvial urbano.	Proyectar e implementar un sistema de desagüe pluvial urbano. De esta manera evitar posibles escenarios de riesgos. Garantizar la posibilidad de uso de los espacios públicos durante las lluvias.
Estructura social económica		
Crecimiento demográfico y cantidad de habitantes	Crecimiento urbano.	Planificación de urbanizaciones futuras apuntando a una ciudad más sostenible.
Costumbres y participación ciudadana	Comisión vecinal.	Incentivar el cuidado y mantenimiento de las fachadas de los tramos de estudio. Impulsar proyectos de mejoramiento del espacio público. Promover la formación de comisiones vecinales.
Actividades económicas	Turismo.	Apoyar a los emprendedores para motivarlos en prestar buenos servicios en favor del turismo, con capacitaciones. Proponer la diversidad de programas de servicios que generen la reactivación económica local.
Estructura legal administrativa		
Normativas	Normativas.	Incorporar normativas en favor al medio ambiente y a la construcción de una ciudad más sostenible.
Plan regulador	Normativas.	Elaboración de un plan regulador de la ciudad de Yaguarón.

Tabla 14: Escenario de la propuesta.

Fuente: Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

**CAPÍTULO 5:
PROPUESTA**

5.1. PROPUESTA DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS.

A partir del análisis sistemático realizado en el área de estudio, se logró diagnosticar la situación actual del sistema; así también mediante la encuesta de percepción ciudadana realizada, se logró obtener las opiniones de los pobladores y potenciales usuarios; teniendo como base las informaciones y resultados obtenidos mediante el diagnóstico y la encuesta, así también considerando que la actividad turística es sumamente relevante en el sector de estudio, y que dicha actividad está fuertemente vinculada a la movilidad se proponen propuestas de solución a los conflictos urbanos actuales diagnosticados, mediante lineamientos estratégicos turísticos y de movilidad urbana sostenible que incluyan beneficios tanto en el aspecto urbano ambiental, como en el aspecto turístico a los tramos analizados; calle Buenaventura Gamarra, Cabo Arias y Paseo de los Mitos y a su correspondiente área de influencia.

Los lineamientos estratégicos se estructuran de acuerdo a los plazos que los mismos necesitan para su ejecución, de esta manera los lineamientos estratégicos se proponen a corto, mediano y largo plazo. La implementación del urbanismo táctico (intervenciones a corto plazo), permitirá mostrar hoy, de forma rápida, barata y ligera, los cambios que se quiere lograr en el futuro.

En este trabajo, los lineamientos estratégicos propuestos enmarcan acciones específicas para la intervención puntual del sector de estudio, que comprende alrededor de un radio de 5 cuadras aproximadamente desde los tramos a analizar; calle Buenaventura Gamarra, Cabo Arias y Paseo de los Mitos; resultando aplicable a otros sitios que cuentan con características y problemáticas similares al sector de estudio.

Como complemento se elaboran recomendaciones generales urbanas para tener en cuenta como buenas prácticas para su adaptación a la ciudad de Yaguarón, de modo a contribuir para la renovación urbana ambiental. (Ver anexo: Recomendaciones Urbanas generales).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS A CORTO PLAZO	
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES
Conservar la vegetación existente	Realizar inspecciones continuas por parte de la Municipalidad, de manera a asegurar el cumplimiento de las ordenanzas municipales, que hacen referencia a la protección de las reservas naturales del distrito.
	Elaboración de leyes municipales y/o implementación de leyes nacionales vigentes que regula la plantación, poda, tala y cuidado de los árboles.
	Realizar inspecciones, mandar notificaciones y/o accionar con multas por parte de la Municipalidad, para que los propietarios de inmuebles urbanos, puedan conservar y mantener en buen estado los árboles ubicados en sus correspondientes inmuebles, así también como los que se encuentran en sus veredas.
	Dotar de elementos necesarios al arbolado urbano, en el caso que se encuentre sobre superficies impermeables, colocar alcorques de manera a garantizar un área que permita la infiltración del agua, que pueda contribuir a su crecimiento y por ende a su conservación.
	Integrar a las instituciones públicas y privadas para orientar y fomentar la realización de charlas y capacitaciones en materia de educación ambiental.
Aumentar la arborización	Elaboración y ejecución de proyectos para la realización de un vivero municipal, de tal modo que se puedan realizar programas de reforestación urbana tanto en espacios públicos; plazas y calles, como en espacios privados, mediante la entrega gratuita de especies tanto nativas como exóticas, de esta manera poder incentivar a los propietarios de inmuebles urbanos privados, al cultivo y al aumento de la arborización.
	En los tramos más afectados por la falta de vegetación, además de los programas de reforestación; incorporar macetas y/o materiales que puedan contribuir al trasplante de árboles, cuyo tamaño propicie la generación inmediata de sombras y el amortiguamiento del calor, de manera que se pueda seguir utilizando el espacio público.
Reacondicionar los espacios públicos	Impulsar proyectos para el mejoramiento, mejor aprovechamiento y adecuación de los espacios públicos a la accesibilidad universal.
	Elaborar y ejecutar intervenciones pilotos mediante el urbanismo táctico para la incorporación de mobiliarios urbanos provisorios en sitios estratégicos y su posterior diagnóstico para evaluar la receptividad de los usuarios.
	Implementar intervenciones pilotos en sectores donde no existen veredas, mediante la incorporación de elementos alternativos provisorios como tarimas de madera con elementos que permitan una accesibilidad universal de modo a ofrecer mayor seguridad y fluidez peatonal, así también una mejor experiencia turística.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS A CORTO PLAZO	
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES
Recuperar espacios deteriorados	Incentivar a los propietarios para el cuidado y mantenimiento de sus fachadas y murallas, ubicados en sitios donde existen lugares considerados como atractivos turísticos, de tal manera a mitigar fachadas inactivas que puedan propiciar sensaciones de inseguridad y por ende impida el desplazamiento peatonal por la ciudad.
	Instar a la participación de artistas locales y de la ciudadanía en general para realizar intervenciones desde el urbanismo táctico para crear espacios agradables, innovadores y seguros; mediante la realización de murales para la recuperación de fachadas y/o murallas en mal estados situadas en el tramo analizado.
Incentivar el uso de alternativas de movilidad no motorizada.	Fomentar la realización de charlas y capacitaciones sobre las consecuencias que trae consigo la utilización de medios de transportes motorizados, de tal manera a que cada residente o turista pueda añadir criterios para la selección de su medio de transporte desde la eficiencia energética y la sostenibilidad.
	Implementar intervenciones pilotos desde el urbanismo táctico, de manera a generar espacios que fomenten el desplazamiento peatonal y la utilización de medios de transportes alternativos no motorizados, como la bicicleta.
Fomentar la participación ciudadana	Incentivar la creación de comisiones vecinales, que impulsen una mayor participación ciudadana, de tal manera que todos los ciudadanos puedan ser partícipes en la elaboración de proyectos, que tengan como objetivo la recuperación de espacios para los peatones, generar mayor atractivo turístico en el sitio, así también la creación de espacios más humanizados que posibiliten la realización de las actividades tanto de residentes como de turistas.
Fomentar el uso de la tecnología	Proveer de conectividad en los espacios públicos, en especial los puntos de interés turístico, de manera a que los usuarios se apropien del lugar.
	Utilizar aplicaciones que proporcionen información cultural, histórico y de ofertas turísticas.
	Implementar el uso de códigos QR en las señaléticas. De manera a complementar la información brindada en las mismas.

Tabla 15: Lineamientos estratégicos a corto plazo.

Fuente: Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS A MEDIANO PLAZO	
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES
Elaborar normativas.	Elaboración de un plan regulador que determine las zonas o sectores para cada uso. Aplicar el porcentaje de suelo permeable para los lotes privados. Sugerir la permeabilidad de veredas.
	Elaboración y/o implementación de ordenanzas que reglamenten la construcción y el uso de veredas inclusivas.
Incentivar el mejoramiento del transporte público.	Incentivar y acompañar a las empresas de transporte público para mejorar sus servicios.
	Proponer la implementación del transporte público eléctrico municipal.
	Aprovechar la presencia de la ruta PY01 para generar convenios turísticos con otros municipios, utilizando el transporte público como principal medio de movilidad.
Reacondicionar espacios públicos.	Readecuación y construcción de las veredas desde un enfoque de accesibilidad universal permitiendo una vinculación entre sitios de interés.
	Aumentar las paradas de omnibús en el itinerario interno del casco urbano, con un diseño que brinde confort y seguridad al usuario.
	Aumentar la iluminación en las calles, incentivar a los propietarios privados que están ubicados en los tramos estudiados, para la iluminación de sus respectivas fachadas.
	Proponer mobiliarios para permanencia y descanso.
	Incorporar señalizaciones urbanas y turísticas de manera que acompañen la actividad ciudadana en los puntos mayoritariamente concurridos.
	Implentar el uso de mobiliario urbano y señalizaciones de accesibilidad universal.
Formentar la prestación de servicios al turismo.	Apoyar a los emprendedores, motivarlos en prestar buenos servicios en favor del turismo con charlas y capacitaciones.
	Proponer la diversidad de programas de servicios que generen la reactivación económica local.
	Incentivar la actividad hostelera como medio para la reactivación de la economía local, así como también, para el apoyo de las actividades turísticas.
	Fomentar la realización de charlas y capacitaciones referentes a la artesanía y otras actividades de producción local, con miras a la comercialización de los mismos, favoreciendo la economía.
	Incentivar el aumento de hoteles y alojamientos.
Categorización de los tramos estudiados como Paseo turístico.	Elaborar y presentar a la municipalidad un proyecto de circuito de recorrido para turistas a partir de los tramos: calle Buenaventura Gamarra, Paseo de las flores y Paseo de los mitos.
	Proponer actividades diurnas y nocturnas en puntos mayoritariamente concurridos por turistas dentro de los tramos estudiados.
	Establecer convenios con la SENATUR.
	Proponer la peatonalización temporal de los tramos analizados: calle Buenaventura Gamarra, Paseo de las flores y Paseo de los mitos. Especialmente los fines de semana, que es cuando existe una mayor concurrencia de turistas.
	Promocionar la agenda turística municipal y lograr una marca de ciudad que de a conocer los atractivos turísticos; mediante exposición en ferias a nivel nacional e internacional.
Fortalecer el uso de movilidad no motorizada.	Evaluar la receptividad de los usuarios con respecto a la utilización de espacios peatonales y bicisendas, realizado a partir de intervenciones de urbanismo táctico (corto plazo). De tal manera, que se puedan construir infraestructuras pertinentes para su uso permanente.

Tabla 16: Lineamientos estratégicos a mediano plazo.

Fuente: Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS A LARGO PLAZO	
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES
Mejorar la infraestructura urbana.	Proyectar e implementar un sistema de desagüe pluvial urbano sostenible.
	Construcción de veredas con las disposiciones que establece la normativa vigente.
Consolidar la transición del modelo de transporte público al eléctrico.	Proponer la transición del uso de transporte público tradicional al eléctrico, para mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones y la contaminación acústica, minimizar los costes y brindar al público un servicio más cómodo y ampliado.
Aplicar del plan regulador.	Aplicar y seguir lo establecido en el plan regulador vigente.
	Incorporar normativas en favor al medio ambiente y a la construcción de una ciudad más sostenible.
Planificar el crecimiento urbano.	Planificar la conformación de urbanizaciones futuras, apuntando a una ciudad más sostenible, mediante un plan de ordenamiento territorial.

Tabla 17: Lineamientos estratégicos a largo plazo.

Fuente: Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

5.2. VISUALIZACIÓN CONCEPTUAL DE LA PROPUESTA



*Ilustración 44: Situación actual del tramo Buenaventura Gamarra. Paseo de la Cultura.
Elaboración: propia.*



*Ilustración 45: Propuesta tramo Buenaventura Gamarra. Paseo de la Cultura.
Elaboración: propia.*

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 46: Situación actual tramo Buenaventura Gamarra. (calle al costado del cementerio).
Elaboración: propia.



Ilustración 47: Propuesta tramo Buenaventura Gamarra. (calle al costado del cementerio).
Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 48: Situación actual tramo Paseo de los Mitos.

Elaboración: propia.



Ilustración 49: Propuesta tramo Paseo de los Mitos.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



*Ilustración 50: Situación actual tramo Paseo de los Mitos.
Elaboración: propia.*



*Ilustración 51: Propuesta tramo Paseo de los Mitos.
Elaboración: propia.*

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Ilustración 52: Situación actual llegada al Cerro Yaguarón.

Elaboración: propia.



Ilustración 53: Propuesta llegada al Cerro Yaguarón.

Elaboración: propia.

CONCLUSIÓN

Con el objetivo de: "Establecer una Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo Turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los Mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón", la investigación ha documentado el estudio de este sector tan significativo de la ciudad de Yaguarón, como lo es su Centro Histórico, teniendo en cuenta su transformación positiva mediante un proceso de renovación urbana ambiental.

La Propuesta de Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, pone en valor a la ciudad y sus espacios públicos, aportando recomendaciones de mejora urbana para la misma. Se brinda especial atención al sector de estudio por su ubicación estratégica y el potencial catalizador de su entorno inmediato. Recupera el uso y apropiación de la calle, espacio público por excelencia; en palabras de Borja y Muxí (2001), "la ciudad es la gente en la calle"; conectando los puntos de interés turístico entre sí, de tal forma a "coser" el tejido físico y social de la ciudad.

A partir de un exhaustivo análisis del sitio desde un enfoque sistémico, y con una visión global de la ciudad, se proponen lineamientos estratégicos con acciones a implementar en el corto, mediano y largo plazo. En este sentido, el urbanismo táctico cobrará relevancia al ser una forma de "hacer ciudad" de manera experimental, con pocos recursos, alto grado de participación ciudadana y los resultados pueden visualizarse rápidamente, fomentando los mecanismos de apropiación espacial, sentimiento de pertenencia e identidad social urbana. Empezando de esta manera, el proceso de renovación urbana ambiental en este representativo sector de la ciudad de Yaguarón.

Este trabajo aporta como novedad las informaciones inéditas obtenidas en las entrevistas a la comunidad involucrada, gracias a las cuales se pudo conocer de primera fuente la inmensa ilusión que tienen los yaguaroninos de ver florecer su ciudad.

Este trabajo en sí constituye un aporte a la academia, al gobierno local y a la comunidad de Yaguarón como herramienta útil que permite atenuar la ausencia de criterios y de instrumentos de planificación urbana, que afecta directamente a la calidad ambiental y de vida de las personas en la ciudad.

Con todo lo estudiado en la carrera y en la realización de este trabajo de investigación se ha podido aprender que la mirada atenta y el quehacer de profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo tienen un rol muy importante en la construcción de mejores ciudades para las personas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aquino Bolaños, R. (2012). *Yaguarón del Paraguay. Banda Peteke Peteke. Sonido e Historia* (Vol. Tomo IV). FONDEC.
- Caser Fundación. (s.f.). *¿Qué es la accesibilidad universal?* Recuperado el 10 de mayo de 2021, de Caser Fundación: <https://www.fundacioncaser.org/autonomia/cuidadores-y-promocion-de-la-autonomia/promover-la-autonomia-personal/que-es-la-accesibilidad-universal>
- Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU). (s.f.). *Paseo Peatonal Bandera: Urbanismo Táctico*. Recuperado el 12 de agosto de 2021, de CIDEU: <https://www.cideu.org/proyecto/paseo-peatonal-bandera-urbanismo-tactico/>
- Colectivo Camina, Haz Ciudad. (20 de octubre de 2011). *#Wikicarril*. Recuperado el 12 de agosto de 2021, de Colectivo Camina, Haz Ciudad: <http://hazciudad.blogspot.com/2011/10/wikicarril.html>
- Comisión vecinal Paseo de las Flores. (2019). *Yaguarón, ciudad de las flores. Proyecto de embellecimiento*.
- Coppini, M. V. (28 de mayo de 2019). *Movilidad Sostenible: Clave para cumplir los ODS*. Recuperado el 12 de agosto de 2021, de Geoinnova: <https://geoinnova.org/blog-territorio/movilidad-sostenible-ods/>
- Cudeña Silva, J., Condezo Fano, M., Mejía Rodríguez, O., Jesús Calixto, C., Ballón Simón, N., & Alania Veramendi, A. (Mayo de 2021). *Urbanismo Táctico. Taller de urbanismo y paisaje*. Obtenido de https://issuu.com/omarmejr/docs/portafolio_urbanismo_t_tico_-_copi_5bb84413c3c56c
- Dirección de Meteorología e Hidrología. (2020). *Anuario 2020*. Obtenido de <https://www.meteorologia.gov.py/wp-content/uploads/2021/08/Anuario-2020.pdf>
- Duré Cañete, K. (2021). *Estrategias de adaptación urbana frente al cambio climático como medio para el mejoramiento urbano ambiental. Caso de estudio: barrio Villa Ofelia de la ciudad de Fernando de la Mora*.

- Espinoza, A. (2013). *La Fiesta de San Buenaventura en Yaguarón*. Recuperado el 12 de diciembre de 2021, de ABC Color: <https://acortar.link/6OZaJn>
- Fundación Transitemos. (s.f.). *10 principios para la movilidad sustentable. Disminuye el uso del automóvil*. Consultado el 10 de mayo de 2021, de Fundación Transitemos: <https://transitemos.org/aprende-movilidad/10-principios-para-la-movilidad-sustentable/>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Gregoret, A. (15 de marzo de 2021). *Avenida Italia: una larga historia para un corto recorrido*. Recuperado el 12 de agosto de 2021, de It Corrientes by italiani.it: <https://corrientes.italiani.it/scopricitta/avenida-italia-una-larga-historia-para-un-corto-recorrido/>
- Gutierrez, R. (1983). *Evolución Urbanística y Arquitectónica del Paraguay. 1537-1911*. Ediciones "Comuneros".
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2020). *Paraguay Proyecciones de Población por Sexo y Edad*. Recuperado el 12 de diciembre de 2021, de Instituto Nacional de Estadística (INE): <https://acortar.link/WvMguO>
- Introducción a la Producción Científica. FADA-UNA. (2020). Clase magistral. *Pregunta inicial, 2*.
- Llamosas, E. (2019). *Recuperación del espacio público en su dimensión física, ambiental y cultural con enfoque de Diseño Universal para la ciudad de Yaguarón*.
- Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano.
- Municipalidad de Yaguarón. (s.f.). *Historia de Yaguarón-ORIGEN*. Consultado el 12 de agosto de 2021, de Municipalidad de Yaguarón: <https://www.yaguaron.gov.py/historia-de-yaguaron/>
- Municipalidad de Yaguarón . (s.f.). *Datos Generales de Yaguarón. Economía*. Obtenido de Municipalidad de Yaguarón : <https://www.yaguaron.gov.py/datos-generales-de-yaguaron/>
- Municipalidad de Yaguarón. (2016). Plan de Desarrollo Municipal Sustentable. *Municipalidad de Yaguarón*. Consultado el 12 de agosto de 2021

Municipalidad de Yaguarón. (2020). *Paseo de la Cultura-Yaguarón*.

Recuperado el 15 de julio de 2021, de Municipalidad de Yaguarón:

<https://www.yaguaron.gov.py/paseo-la-cultura/>

Municipalidad de Yaguarón. (s.f.). *Datos Generales de Yaguarón*. Consultado el 12 de agosto de 2021, de Municipalidad de Yaguarón:

<https://www.yaguaron.gov.py/datos-generales-de-yaguaron/>

Municipalidad de Yaguarón. (s.f.). *Producción y Desarrollo*. Consultado el 12 de diciembre de 2021, de Municipalidad de Yaguarón:

<https://www.yaguaron.gov.py/produccion-y-desarrollo/>

Municipalidad de Yaguarón, MADES, Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y social. (STP). (s.f.). Plan de Acción Climática.

Municipalidad de Yaguarón- Departamento de Paraguarí. Plan de Acción Climática. .

MUVH/MADES/PNUD/FMAM. (2021). *Manual de Infraestructura Verde Urbana*.

Proyecto "Asunción Ciudad Verde de las Américas-Vías a la Sustentabilidad".

Muxí , Z., & Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

Muxí, Z., & Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

Ocampos, F. (11 de noviembre de 2013). *El "Gran Mural" y la génesis del arte en las paredes de la ciudad*. Consultado el 12 de agosto de 2021, de El Litoral:

<https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2013-11-14-1-0-0-el-gran-mural-y-la-genesis-del-arte-en-las-paredes-de-la-ciudad>

Ocupa Tu Calle, ONU-Hábitat y Fundación Avina. (2018). *Intervenciones Urbanas Hechas por Ciudadanos: Estrategias Hacia Mejores Espacios Públicos*.

Urbanas Hechas por Ciudadanos: Estrategias Hacia Mejores Espacios Públicos.

ONU. (s.f.). *Desarrollo sostenible*. Recuperado el 10 de mayo de 2021, de

Asamblea General de las Naciones Unidas. Presidente del 65° período de sesiones.:

<https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>

Perahia, R. (1 de junio de 2007). *Las Ciudades y sus Espacios Públicos*.

Consultado el 12 de agosto de 2021, de Universidad de Buenos Aires:

<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm#:~:text=Tradicionalmente%>

2C%20en%20nuestras%20ciudades%2C%20el,que%20permite%20reco
nocerla%20y%20vivirla

Pereira, M. (2018). *Hacer ciudad a la manera de Jordi Henrich y su equipo de trabajo*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/2445/124755>

Phyo, W. (s.f.). Pocket parks. No hagas grandes planes. *Pequeña escala*, 78. Consultado el 10 de mayo de 2021, de <https://www.paisea.com/wp-content/uploads/paisea-028-pequeña-escala-ART-2.pdf>

Pino, D. (2019). *Historia de Yaguarón*.

Pino, D., & Talavera, A. (2019). *Yaguarón (Historia, Mitos y Leyendas)*. Ra. Revista Foco. (24 de junio de 2021). *Parklets y Pocket Parks, espacios públicos de recreación*. Consultado el 12 de agosto de 2021, de Revista Foco: <https://foco.lanacion.com.py/destacado-foco/2021/06/24/parklets-y-pocket-parks-espacios-publicos-de-recreacion/>

Rono, L. (18 de julio de 2018). *Parklets espacios públicos que recuperan el entorno*. Obtenido de Architecture Board: <https://architectureboard.wordpress.com/2018/07/27/parklet-espacios-publicos-que-recuperan-el-entorno/>

Sastre, J. (30 de setiembre de 2019). El urbanismo táctico: fallar para acabar acertando. *Julián Sastre*. Consultado el 10 de mayo de 2021, de <https://juliansastre.com/el-urbanismo-tactico-fallar-para-acabar-acertando/>

SUMBilbao19. (20 de noviembre de 2018). *La movilidad urbana sostenible, clave para el logro de los ODS*. Consultado el 10 de mayo de 2021, de SUMBilbao19: <https://sumbilbao.com/2019/la-movilidad-urbana-sostenible-clave-para-el-logro-de-los-ods/>

Ultima Hora. (16 de abril de 2017). *Las veredas de Morquío serán equipadas por los invidentes*. Consultado el 12 de agosto de 2021, de Ultima Hora: <https://www.ultimahora.com/las-veredas-morquio-seran-equipadas-los-invidentes-n1078444.html>

Urbanismo I-FADA UNA. (s.f.). Material de clase. *Enfoque Sistémico*.

Urbanismo III-FADA UNA. (s.f.). Material de clase. *Movilidad urbana*, 4.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Parques de bolsillo. (15 de noviembre de 2019). En Wikipedia.

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Parque_de_bolsillo&oldid=121330368

Participación ciudadana. (23 de setiembre de 2019). En Wikipedia.

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Participaci%C3%B3n_ciudadana&oldid=140358258

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

ANEXOS

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje urbano morfología	
1. Calle Tipo	
<p>En las calles actualmente se da un uso mayoritariamente del vehículo motorizado. Las veredas son discontinuas, desniveladas y angostas, así también la falta de estacionamiento en las calles dificulta la circulación peatonal, dado que a la presencia de veredas discontinuas, recorriendo el sitio de estudio se observa que mayoritariamente los peatones optan por transitar por la calzada.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Es conveniente destinar el 50% de la superficie a circulación vehicular y 50 % a circulación peatonal.</p> <p>Se prioriza la conservación de los materiales existentes, preservando los paisajes locales.</p> <p>Es importante utilizar materiales drenantes, para favorecer la absorción de agua de lluvia.</p>
APLICACIÓN	<p>Esta tipología podría ser aplicable a una variedad de usos, dado que permite la circulación vehicular y peatonal. La velocidad de los vehículos se restringe a 40 km/h.</p>
BENEFICIOS	<p>Puede albergar todos los sistemas de transporte.</p> <p>Permite interconexión de vehículos motorizados a escala barrial.</p>
DIMENSIONES	<p>Acera: ancho mínimo de circulación: 1,50 m. Se recomienda 1,80 m. para la circulación simultánea de 2 sillas de ruedas.</p> <p>En uno de los lados de las calles se sugiere garantizar ancho mínimo de acera de 2,50 m, para incorporación de arbolado. Pendiente transversal: 1% a 3%</p> <p>Calzada Ancho total: 5 a 13 m. Carril: Ancho mínimo: 3,00 m.</p>
MATERIALES	<p>Acera Baldosa granítica 40 x 40 cm, baldosa calcárea, hormigones.</p> <p>Calzada Adoquines, asfalto, pavimentos permeables</p>

Tabla 18: Recomendaciones urbanas generales 1.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). *Manual de Diseño Urbano*. pp.18-19.

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje urbano morfología	
2. Calle con Bicisenda	
<p>Debido a la no existencia de infraestructuras que fomente y consolide el uso de alternativas de movilidad no motorizadas, actualmente en las calles del sector de estudio se observa un uso mayoritariamente vehicular; no obstante pese a la no existencia de infraestructuras que incentive a la utilización de alternativas de movilidad no motorizada, hay personas que optan por el uso de la bicicleta como principal medio de transporte. Esta tipología de calle se puede usar tanto en las calles locales como en los circuitos turísticos, de manera a incentivar a residentes como a turistas el uso de alternativas de movilidad mas amigables con el medio ambiente.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Generalmente, la ciclovía se ubica en el margen izquierdo, según el sentido de circulación vehicular. Priorizar superficies destinadas a peatones. Incorporar arbolado y cancheros.</p>
	<p>La planificación y ejecución de la ciclovía como parte de la red de vías integradas, para obtener una mayor conectividad y área de cobertura.</p> <p>Elementos de seguridad: Cordón separador 35 x 60 con alto variable según ancho de calzada (entre 8 y 15 cm). Señalización vertical indicando exclusividad del carril, velocidad máxima, etc. Demarcación horizontal sobre la calzada, indicando sentidos de circulación, ceda el paso, eje divisorio de carriles y exclusividad de bicicletas.</p>
APLICACIÓN	<p>Esta tipología de calle se puede usar tanto en las calles locales como en los circuitos turísticos, de manera a incentivar a residentes como a turistas el uso de alternativas de movilidad mas amigables con el medio ambiente.</p>
BENEFICIOS	<p>Mayor seguridad para el ciclista Impulsa el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable.</p>

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

DIMENSIONES	Ciclovía: Doble mano: 2,00 m + 0,35 m. (para ubicación de elementos de seguridad) Acera: ancho mínimo de circulación: 1,50 m. Se recomienda 1,80 m. para la circulación simultánea de 2 sillas de ruedas.
	En uno de los lados de las calles se sugiere garantizar ancho mínimo de acera de 2,50 m, para incorporación de arbolado. Pendiente transversal: 1% a 3%
	Calzada Ancho total: 5 a 13 m. Carril: Ancho mínimo: 3,00 m.
MATERIALES	Ciclovía El mismo de la calzada con demarcación en piso con pintura.
	Acera Baldosa granítica 40 x 40 cm, baldosa calcárea, hormigones.
	Calzada Adoquines, asfalto, pavimentos permeables.

Tabla 19: Recomendaciones urbanas generales 2.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. pp.20-21.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
 Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje urbano morfología	
3. Calle Prioridad Peatón	
<p>Recorriendo el sitio se observa que actualmente en las calles no se prioriza al peatón y que las veredas existentes presentan dimensiones muy reducidas en comparación con el tamaño de la calzada, esto no permite la circulación fluida peatonal de los residentes ni de los turistas, además todo esto no permite que los turistas puedan recorrer y disfrutar de las riquezas naturales y culturales que ofrece la ciudad.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Ejecución de calzada a nivel de acera. Separación, mediante bolardos, de sectores vehicular y peatonal. Utilización de canaletas de desagüe según dimensionado. Ensanche preferentemente una de ambas aceras, otorgándole mayor superficie para albergar arbolado y dársenas. Señalización vertical indicando velocidad máxima 10 km/h. Esta tipología podría ser aplicada en zonas residenciales, calles interiores de manzanas y en sectores turísticos, dado que existe una prioridad peatonal, por ende hay mayor seguridad; la circulación de los automóviles se permite solo para emergencias y para los frentistas, restringiendo la velocidad máxima a 10km/h. Así también es aplicable en sectores donde se quiere reducir la circulación de automóviles.</p>
APLICACIÓN	<p>Incrementa la superficie de usos para peatones, brindándoles mayor seguridad. Disminuye la polución del aire gracias a la reducción del tránsito vehicular. Mejora el paisaje urbano y la calidad ambiental. Incorpora sistema de movilidad sustentable. Permite plantar arbolado en sectores de alta densidad.</p>
DIMENSIONES	<p>Acera Ancho mínimo: 1,50 m. Calzada Ancho mínimo: 3,50 m.</p>
MATERIALES	<p>Acera Baldosa granítica 40 x 40 cm de 64 panes. Calzada Pavimento de hormigón intertrabado.</p>

Tabla 20: Recomendaciones urbanas generales 3.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. pp.24-25.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje urbano morfología	
4. Calle Peatonal	
<p>En el sector de estudio se observa una cantidad reducida de tramos peatonales; en los tramos peatonales existentes se observa como los residentes usan dichos espacios para realizar actividades culturales, ferias o simplemente utilizan dicho espacio como un lugar de descanso; un lugar donde es posible dar una pausa a la vida urbana.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Se debe dejar un gálibo de 3,50 m de anchura y 4,50 m de altura para el paso ocasional de vehículos de emergencia, servicios y carga y descarga.</p> <p>Se puede incluir franjas de servicio y franjas verdes.</p>
APLICACIÓN	<p>Apartir del análisis sistemático realizado en el sitio, se puede constatar que la concentración de las altas temperaturas también se da en sectores donde existe una gran actividad comercial, dicha actividad genera un alto uso de vehículos motorizados. Teniendo en cuenta el contexto analizado esta tipología de calle se puede implementar en sectores donde hay actividades comerciales, administrativas; así también es aplicable en sitios donde existen patrimonios arquitectónicos, de esta manera dignificar los patrimonios arquitectónicos mediante corredores de prioridad peatonal.</p>
BENEFICIOS	<p>Prioriza el tránsito peatonal.</p> <p>Libera espacio para incorporación de equipamiento.</p>
DIMENSIONES	<p>Se puede utilizar toda la superficie existente de una calle para peatonalizarlo, se debe prever espacios para la incorporación de vegetación o mobiliarios urbanos fijos o temporales, de modo a que no haya una interrupción en el flujo de la circulación peatonal.</p>
MATERIALES	<p>Se utiliza un único material en toda la sección, con posibilidad de variar colores para realizar composiciones diferentes o para sectorizar.</p> <p>Se puede incluir pavimentos permeables y semipermeables, en función de las condiciones de la subbase.</p> <p>Baldosa granítica, baldosa calcárea, hormigón poroso.</p>

Tabla 21: Recomendaciones urbanas generales 4.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). *Manual de Diseño Urbano*. pp.32-33.

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES		
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL	
Paisaje urbano morfología		
5. Rampas		
<p>Recorriendo el sector de estudio, se observa que mayoritariamente para salvar el desnivel existente entre la vereda y la calle se usan escalones. La falta de veredas inclusivas, continuas y niveladas hace que el peatón no transite por la misma, además en el ámbito turístico la discontinuidad y falta de accesibilidad que presentan las veredas no posibilita la articulación de los lugares destacados como de interés turístico, por ende no se brinda la igualdad de oportunidades a todas las personas para conocer y disfrutar de las riquezas naturales y culturales que ofrece la ciudad.</p>	<p>Vado simple Pendiente: 8,33 %</p> <p>Vado simple recto Pendiente: 8,33 %</p> <p>Vado simple premoldeado Pendiente: 8,33 %</p> <p>Vado simple vereda angosta Pendiente: 8,33 %</p>	
	CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	En caso de ancho de vereda menor que 3,20 m ver alternativa para vereda angosta.
		Colocar una franja señalizadora diferenciable por aspecto visual y táctil en la acera, de ancho igual a 0,40 m.
		Indicar la prohibición de estacionar: pintura amarilla en cordón.
		Dimensionar el ancho y la pendiente del vado según la modulación de las piezas de solado de acera, para evitar excesiva generación de desperdicio.
APLICACIÓN	Aplicable en calles donde exista diferencia de nivel entre la calzada y la vereda de modo a eliminar las barreras arquitectónicas. Contar con veredas accesibles y continuas es brindar la oportunidad de manera equitativa e igualitaria a todas las personas, para realizar sus actividades, disfrutar del espacio público y actividades llevadas a cabo en las calles como las ferias, así también brinda la oportunidad a todas las personas para disfrutar de los atractivos turísticos, conectarse con la historia de la ciudad y con sus pobladores.	

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

BENEFICIOS	Suprime las barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales.
DIMENSIONES	Pendiente longitudinal del vado 8,33%, relación (1:12).
	Ancho Área central del vado: ancho mínimo de 1,50 m.
	Longitud Dependerá de la altura del cordón.
	Pendiente transversal Máxima: 2%.
MATERIALES	Hormigón peinado, premoldeado o granítico y baldosas podotáctiles.

Tabla 22: Recomendaciones urbanas generales 5.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. pp.42-43.

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje verde urbano	
1. Árboles Nativos	
<p>En el sector de estudio se puede observar la falta de continuidad de vegetación en las veredas, dicha situación imposibilita el recorrido peatonal a ciertas horas de día, dado que no existe vegetación que amortigue correctamente el calor. Como solución se puede considerar plantar árboles nativos, dado que son adaptables al clima son de rápido crecimiento y resistentes a plagas y enfermedades.</p>	
	
	
	
	Tajy
	Yvyra Pytã
	Jakaranda
	Villetana
	
	
	Timbó
	Pata de buey
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>La oferta en vivero crece considerablemente, acompañando la tendencia de la demanda.</p> <p>Según el ancho de vereda, se utilizan ejemplares de la magnitud que corresponda. Las ochavas de cada esquina deben estar libres de arbolado, favoreciendo la seguridad vial.</p>
APLICACIÓN	<p>Los árboles nativos debido a su adaptabilidad al clima, ofrece la posibilidad de incluirlos en diferentes espacios de la ciudad como: plazas, plazoletas, bulevares, parques, bordes costeros, conectores ambientales, arbolado de viario urbano.</p>

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

BENEFICIOS	Favorecen la biodiversidad, ofreciendo alimento y refugio a innumerable cantidad de especies de aves e insectos.
	Tienen valor ornamental por su floración y/o follaje.
	Cumplen funciones ambientales: moderan temperaturas, y vientos, retardan el escurrimiento superficial, oxigenan el aire reteniendo carbono, retienen polvo atmosférico, amortiguan la contaminación sonora y visual.
	Son de fácil cultivo y propagación.
	Adaptados al clima local.
	Resistentes a plagas y enfermedades.
DIMENSIONES	La altura típicamente varía entre 2 m y 25 m según la especie (Hirons & Sjöman, 2019). La altura es una característica importante del árbol en relación con su potencial de generar sombra, como por ejemplo en las veredas de calles y las plazas, así como en el enfriamiento del entorno. Cuanto más alto sea el árbol, mayor será la superficie potencialmente alcanzada por su sombra.
	Categorización de los arboles según su altura:
	Pequeño (menos de 6m): Aratiku'i, Sibipiruna, Ceibo, Ñangapiry, Casita, Pakuri, Pata de buey, kokū, Katigua pytā, Yvapuru, Timbó Blanco.
	Mediano (6m a 15m): Ñandypa, Guavira pytā, Burro Ka'a, Petereby morotĩ, Inga'i, Yvyra Poroity, Villetana, Guaviju, Taruma, Ombu, Kamba akā guasu, Samu'u, Trebol.
Gran porte (más de 15m): Yvyra ju, Guajayvi, Timbo, Guatambu, Agua'i guasu, Laurel hũ, Urunde'y para morotĩ, Jacaranda, Cedro, Inga guasu, Kurupa'y kuru, Yvapovõ, Yvyra Pytā, Petereby hũ.	
MATERIALES	Algunas especies utilizadas en espacio público: Ceibo, Jacarandá, Pata de buey, Timbó, Ybyra Pytā, Villetana, Tajy.

Tabla 23: Recomendaciones urbanas generales 6.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. P.70.

MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad. p. 74.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
 Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje verde urbano	
2. Arbustos, Herbáceas y Trepadoras	
<p>Los arbustos, herbáceas y trepadoras, son elementos de gran importancia por complementar a los árboles y a las superficies de césped en la integración del espacio verde. No obstante, pese a su importancia en el sector de estudio no se encuentran ubicados en los espacios verdes, este hecho no favorece al aumento de la biodiversidad.</p>	<p>Proyecto Plaza lineal Bulevar central de Av. Soldado de la Frontera</p> <p>Sectores verdes nuevos con 3 especies (ver ficha)</p> <p>Enredadera abrazando columna de puente peatonal</p> <p>Nuevas luminarias peatonales (ver ficha 4.2.1)</p> <p>Reductor de velocidad Cruce peatonal a nivel</p> <p>Sector de estar con bancos de hormigón</p> <p>Algunas especies</p> <p>1 <i>Agapanthus umbellatus</i></p> <p>2 <i>Pennisetum rupeflii</i></p> <p>3 <i>Pennisetum rubra</i></p>
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	Asoleamiento.
	Resistencia a plagas y enfermedades.
	Fácil reposición.
	Bajo consumo de agua.
	Adaptación ambiental.
	Floración.
	Follaje caduco o perenne.
	Perfume
	Demanda mantenimiento y reposición.
	Pueden requerir riego sistematizado.
Generar espacios con visuales libres.	
No incluir especies tóxicas ni espinosas en el espacio público.	
APLICACIÓN	Considerando los criterios y consideraciones, los arbustos, herbáceas y trepadoras se pueden incluir en diferentes espacios de la ciudad como: plazas, plazoletas, bulevares, parques, cantero.
BENEFICIOS	Favorecen la biodiversidad.
	Ambientales.
	Ornamentales.
Socioculturales.	
DIMENSIONES	Las dimensiones varían de acuerdo a la especie.
MATERIALES	Arbustos de diversas magnitudes, Gramíneas, Bulbosas, Trepadoras, Apoyantes, Anuales y Bianaes.

Tabla 24: Recomendaciones urbanas generales 7.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. P.76-77.

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Paisaje verde urbano	
3. Arbolado Urbano	
<p>En el sector de estudio, la condición del arbolado urbano presenta situaciones variables; en algunas situaciones no se encuentran ubicados correctamente, debido a la falta de espacios destinados exclusivamente para la vegetación (franjas de servicios), en otros casos las veredas carecen del arbolado urbano.</p>	<p>Relación planteras/aceras</p> <ul style="list-style-type: none"> A Entre 3,40 y 7 m B Plantera corrida, acera jardín A Mayor que 7 m B Microparquización para usos diversos <p>Relación planteras/aceras</p> <ul style="list-style-type: none"> A Entre 1,80 y 2,40 m B Plantera con alcorque de superficie 0,64 m y lado mín. 0,80 m A Entre 2,40 y 3,40 m B Plantera con alcorque de superficie 1,44 m y lado mín. 1,20 m <p>Relación planteras/infraestructura</p> <ul style="list-style-type: none"> A Equivale a ancho de solía 0,60 m B Variable entre 0,80 m y 1,20 m <p>* V.L.R.: Volumen libre de riesgo</p>
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Quando la infraestructura no permita gran desarrollo radicular, se utilizarán arbustos tratados como árboles pequeños, para reducir el tamaño de la cazoleta.</p> <p>Dado que la plantera se condice con la magnitud final del árbol y el ancho de la acera, ésta se dimensiona considerando el diámetro de tronco que tendrá en su etapa adulta, debiendo quedar libre la mitad del diámetro de su tronco hacia cada uno de los lados.</p> <p>Quando se trata de árboles nuevos, se podrá colocar alguna solución temporal para tener una plantilla acorde al crecimiento, utilizando alcorques u otro método de reducción con bloques drenantes.</p> <p>Para las veredas de las calles locales se recomienda seleccionar especies arbóreas de porte pequeño o mediano y de copa redonda; que no tengan mucho crecimiento, de manera a que no alcancen alturas superiores a los 6 metros. El motivo principal es evitar que los árboles en la edad adulta interfieran con el tendido eléctrico y causen el levantamiento de las vías con sus raíces (MADES/PNUD/FMAM, 2019).</p> <p>Otra alternativa para los nuevos desarrollos habitacionales es de optar por una vereda técnica de modo a ubicar todas las cañerías, ductos y cableados aéreos de los servicios urbanos, mientras que, en la otra acera de mayor ancho, se destina a la plantación de árboles sin interferencias por parte de la infraestructura urbana.</p>

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

APLICACIÓN	Teniendo en cuenta los criterios y consideraciones del arbolado urbano, los mismos pueden ser incorporados en las veredas, se puede implementar distintas especies de tal modo a favorecer a la biodiversidad, el confort y por sobre todo el uso de alternativas de movilidad no motorizada, como el desplazamiento peatonal y el uso de la bicicleta.
BENEFICIOS	<p>Favorecen la biodiversidad, ofreciendo alimento y refugio a innumerable cantidad de especies de aves e insectos.</p> <p>Tienen valor ornamental por su floración y/o follaje.</p> <p>Cumplen funciones ambientales: moderan temperaturas, y vientos, retardan el escurrimiento superficial, oxigenan el aire reteniendo carbono, retienen polvo atmosférico, amortiguan la contaminación sonora y visual.</p> <p>Son de fácil cultivo y propagación.</p> <p>Adaptados al clima local.</p> <p>Resistentes a plagas y enfermedades.</p> <p>Favorecen la biodiversidad.</p> <p>Ambientales.</p> <p>Ornamentales.</p> <p>Socioculturales.</p>
DIMENSIONES	<p>Aceras</p> <p>En iguales o menores que 1,80 m no se planta arbolado.</p> <p>Entre 1,80 y 2,40 m: lado mínimo plantera 0,80 m.</p> <p>Entre 2,40 y 3,40 m: lado mínimo plantera 1,20 m.</p> <p>Entre 3,40 y 7 m: plantera corrida.</p> <p>Mayor que 7 m: microparquización.</p> <p>La ubicación exacta y la distancia mínima de los árboles alineados en la vereda están condicionados por el porte en la edad madura de la especie seleccionada para la plantación (Ayuntamiento de Madrid, 2018a). Se recomienda los siguientes distanciamientos: (Beytía et al., 2012):</p> <p>Especie de porte pequeño (altura < 6m): 4m a 6m de distancia.</p> <p>Especie de porte medio (6m < altura < 15m): 6m a 8m de distancia.</p>
MATERIALES	<p>Especies según ancho de vereda:</p> <p>Veredas angostas (1,8 a 3,4m): Kamba akã guasu, Casita, Sapirangy, Pakuri, Kokú, Inga'i, Guaviju, Villetana.</p> <p>Veredas anchas (3,5 a 7m): Sibipurina, Jacaranda, Guaviju, Lapacho amarillo, Agua'i, Tajy hũ, Lapacho rosado, Pakuri, Petereby morotí, Taruma, Tataré.</p>

Tabla 25: Recomendaciones urbanas generales 8.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. P.78-79.

MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad. p. 107.

Elaboración: propia.

Arbolado Urbano – Otras Consideraciones

El éxito en la Arborización Urbana requiere tanto la selección de especies adecuadas al sitio, así como la ubicación correcta del árbol en función del espacio disponible, a las distancias mínimas entre los árboles y con los otros elementos físicos.

Con respecto a la posición del árbol en relación a otros elementos que forman parte del entorno; se describen a continuación las distancias mínimas aconsejables que deben respetarse al plantar un árbol de alineación en las vías urbanas.

- **Fachadas de edificios:** las copas de los árboles deben respetar, sin invadir, un espacio de 0.5 m a partir de la Línea Municipal (L.M.) considerando las fachadas o balcones de los edificios (MADES/PNUD/FMAM, 2019). Además, se debe evitar el uso de especies que invadan la zona privada en su desarrollo adulto y, en caso de que ya exista un árbol en el jardín de una parcela privada que sobrevuele la calzada, no se debe realizar la plantación del árbol en la vereda, dado que no existe espacio aéreo suficiente para el crecimiento (Ayuntamiento de Mérida, 2018b).

- **Peatones:** de manera a no invadir el espacio destinado al uso peatonal, el árbol (copa y tronco) deberá mantener una altura libre de 2.5 m, medida desde el suelo hasta la primera rama estructural y no estar ubicado en la franja de circulación para peatones, personas con discapacidad o carritos para bebés, cuyo ancho mínimo deberá ser de 1.2 m, siendo un ancho recomendable entre 1.8 m y 2.4 m (INTN, 2010; MADES/PNUD/FMAM, 2019; NACTO, 2018).

- **Capas subterráneas del suelo:** uno de los conflictos más frecuentes es la competencia por el espacio subterráneo, que ocurre entre el sistema radicular del arbolado y las cañerías de los servicios urbanos. De manera a prevenir la invasión de las raíces en canalizaciones o edificaciones, como para evitar problemas de anclaje al dañar las raíces

en la apertura de zanjas para la instalación de servidumbre, se recomienda una distancia mínima desde el tronco a la red, de 0.75 m a 1 m para especies pequeñas, entre 1 m a 2 m para las medianas, y 2.5 m a 3 m de distancia las de gran porte. El diseño de los servicios debe ser en paralelo y fuera de la línea del cantero (Ayuntamiento de Madrid, 2018b; Beytía et al., 2012)

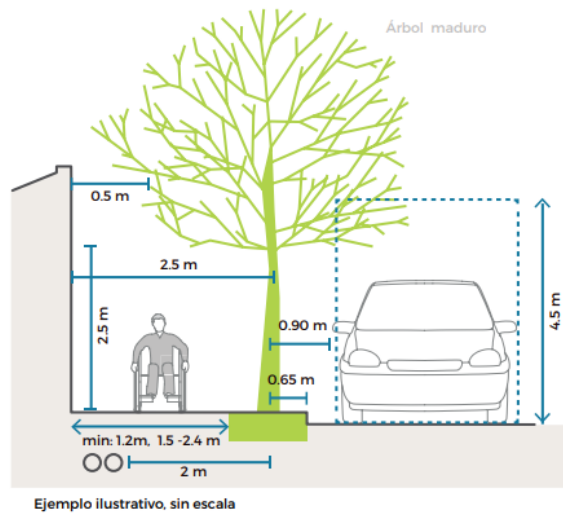


Ilustración 54: Distancias entre el árbol y los elementos construidos de la calle.
Fuente: Reproducido de Distancia entre el árbol y los elementos construidos de la calle, de MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad.”

-Señalización vertical y alumbrado urbano: Es recomendable que ninguna parte del árbol impida la visibilidad de señales verticales para el tráfico rodado. De manera a salvaguardar la visibilidad de los conductores y peatones, se presentan a continuación las dimensiones recomendadas a tomar en cuenta para nuevas plantaciones de árboles, así como para la colocación de nuevas señalizaciones o artefactos urbanos en calles con arboleda consolidada. o Semáforos: la distancia mínima entre el eje del árbol y el artefacto debe ser de 4.5 m (MADES/PNUD/FMAM, 2019).

-Alumbrado: la distancia mínima entre el eje del árbol y el poste debe ser de 4 m, de modo a evitar interferencias en la iluminación (Ayuntamiento de Madrid, 2018b). (MUVH/MADES/PNUD/FMAM., 2021, pp.107-110)

-Señalización vertical y paradas de buses: la distancia entre el árbol y la señalética de la parada de buses debe ser de 2 m como mínimo (MADES/PNUD/FMAM, 2019; Ayuntamiento de Madrid, 2018b).

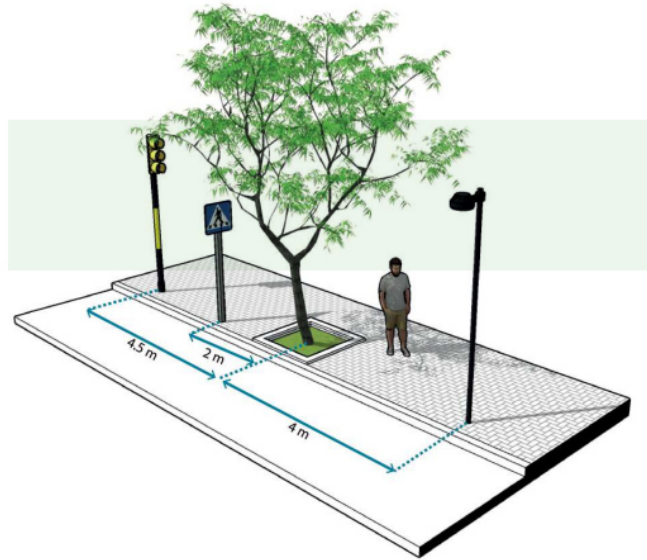


Ilustración 55: Distancias entre el árbol y la señalética/ alumbrados públicos.
Fuente: Reproducido de Distancia entre el árbol y la señalética/ alumbrados públicos, de MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad.”

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
1. Bancos	
<p>En el sector de estudio se visualizan en plazas y paseo de la cultura bancos para la permanencia de las personas. No obstante, se sugiere la implementación y distribución de un mayor número de éstos equipamientos y el mantenimiento de los existentes. Y propiciar la inclusión en los espacios de permanencia a través del diseño de los mobiliarios.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<p>Resistentes a la intemperie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bajo mantenimiento. • Resistentes al vandalismo. • De acuerdo con su uso y con su ubicación, se elegirá el diseño más adecuado: • Los bancos lineales se utilizan más en aceras. • En parques plazas y plazoletas los del tipo individual dispuestos en grupos contribuyen a formar áreas de sociabilización que colaboran a la sectorización por usos.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • En parques, plazas, plazoletas o aceras amplias. • Puede fusionarse con otros elementos, por ejemplo cercos, en el caso de patios de juegos, o caniles.
BENEFICIOS	<p>Proporciona confort al usuario por la posibilidad de uso de bancos para permanencia en el sitio.</p>
DIMENSIONES	<p>Altura del asiento 40 a 45 cm. Profundidad del asiento 40 a 45 cm. Altura del respaldo mínimo 40 cm.</p>
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Maderas • Metales • Hormigón • Piedra

Tabla 26: Recomendaciones urbanas generales 9.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.120.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
2. Bolardos	
<p>Actualmente la calzada es utilizada por peatones y vehículos motorizados por la falta de continuidad de las veredas, al proponer el uso mayoritario de movilidad alternativa implementar los bolardos o elementos de delimitación para poder brindar seguridad al peaton para su desplazamiento.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> •Que sean resistentes al impacto de vehículos. •Que estén bien fundados (fundación de hormigón armado). •Deben estar situados a una distancia tal que no permita el estacionamiento de vehículos. •Deben ser de bajo mantenimiento. • Resistentes a la intemperie (materiales no oxidables o con tratamiento).
APLICACIÓN	En calles de tránsito restringido y proyectos de “prioridad peatón”.
BENEFICIOS	Ayuda a hacer visible los usos y toma de conciencia de la prioridad del peatón en ese sector.
DIMENSIONES	Pueden ser de distintas medidas, de proporción vertical o de baja altura.
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> •Hormigón armado. •Hierro fundido. •Galvanizado

Tabla 27: Recomendaciones urbanas generales 10.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). *Manual de Diseño Urbano*. p.128.

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
2. Maceteros	
<p>En el sitio, actualmente no se implementan las alternativas como maceteros para el reacondicionamiento a corto plazo de los sectores más desprovistos de vegetación.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> •Dimensión acorde a la raíz del árbol o de la especie de planta que alojen. • Volumen de tierra necesario requerido por la especie que alojen. • Resistencia al vandalismo. •De bajo mantenimiento. • Resistentes a la intemperie (materiales no oxidables o con tratamiento).
APLICACIÓN	En aceras amplias, accesos a edificios, en parques, plazas y plazoletas.
BENEFICIOS	Inmediatez y pronta visualización de la mejora introducida en el sitio.
DIMENSIONES	Variables
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> •Hormigón •Madera •Fibras plásticas •Hierro fundido

Tabla 28: Recomendaciones urbanas generales 11.
Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.120.
Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
3. Bebederos	
<p>Abastecer agua potable en sitios públicos. Especialmente en puntos turísticos del sector para brindar hidratación al usuario e incentivar los usos de movilidad sostenible.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Resistentes al vandalismo (baja probabilidad de robo de componentes). • Resistentes a la intemperie (materiales no oxidables o con tratamiento). • De bajo mantenimiento.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Parques • Plazas • Plazoletas • Todo espacio público donde se prevea algún tipo de actividad física, tal como actividades deportivas o lúdicas (parques con estaciones deportivas o de gimnasia, juegos de niños, canchas de algún deporte, circuitos aeróbicos, etc.).
BENEFICIOS	<p>Hidratación, especialmente en días de mucho calor. Mayor higiene y cuidado de los residentes y turistas teniendo en cuenta el contexto de pandemia.</p>
DIMENSIONES	<p>Deben ser de altura o diseño tal que la salida del agua esté al alcance de personas de distinta edad y estatura.</p>
MATERIALES	<p>Hormigón. Cañería en bronce. Rejilla de acero galvanizado.</p>

Tabla 29: Recomendaciones urbanas generales 12.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). *Manual de Diseño Urbano*. p.136.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
4. Paradores de motos y bicicletas	
Falta de estacionamientos para motos y bicicletas en el sector de estudio.	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionalmente adecuados, con medidas que permitan colocar motos y bicicletas, y poder acceder a las mismas retirándolas sin riesgo (de rotura o daño). • De bajo mantenimiento. • Resistentes a la intemperie (materiales no oxidables o con tratamiento). • Resistentes al vandalismo.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Aceras amplias • Parques • Plazas • Plazoletas
BENEFICIOS	Motivar la utilización de movilidad sostenible. Organización vial.
DIMENSIONES	Deben ser de altura o diseño tal que la salida del agua esté al alcance de personas de distinta edad y estatura.
MATERIALES	Hormigón premoldeado y caño de hierro galvanizado.

Tabla 30: Recomendaciones urbanas generales 13.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). *Manual de Diseño Urbano*. p.140.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.


RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
5. Rejillas	
<p>En el sector de estudio, algunas calles cuentan con canales abiertos a los costados de las calles, lo que propicia a la acumulación residuos que posiblemente obstruirán el canal.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	En calles se colocan de manera continua, en su eje longitudinal.
APLICACIÓN	Calles o sectores de calles en los cuales se encuentran enrasados los niveles de calzada y acera.
BENEFICIOS	Evitan que otros elementos de tamaño mayor pasen hacia las canaletas y obstruyan el drenaje.
DIMENSIONES	Variables según dimensiones de canaleta y diseño de calle.
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> •Acero inoxidable •Hierro prepintado •Acero galvanizado

Tabla 31: Recomendaciones urbanas generales 14.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.142.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
6. Alumbrado público	
Falta de iluminación en el sector de estudio. Especialmente en los puntos considerados de interés turísticos. Falta de mantenimiento a las existentes. Falta implementar el diseño de luminaria que puedan generar mayor atractivo en el sitio.	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • La disposición del alumbrado público deberá ser evaluada de acuerdo con el objetivo propuesto, y podrá ser: <ul style="list-style-type: none"> • Unilateral • Tresbolillo • Enfrentado • Central • En suspensión • Para la iluminación de monumentos, fachadas y otros casos especiales, se evaluará el tipo de proyector a utilizar (ancho de haz, intensidad, tipo de lentes) y su probable ubicación.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Calles de barrios, comerciales y peatonales. • Avenidas • Bulevares • Monumentos • Parques y plazas • Túneles y puentes • Fachadas de edificios. • Todo otro espacio público que requiera iluminación.
BENEFICIOS	Iluminación para desplazarse con seguridad por las noches y realizar actividades nocturnas.
DIMENSIONES	Variables
MATERIALES	<p>Columna: metálica construida con caños de acero, con costura de primera calidad, en cuatro tramos, aboquillados, centrados y soldados eléctricamente entre sí. Lleva acometida subterránea, ventana de inspección, chapa en su interior para soporte de tablero y puesta a tierra con tornillo y tapa con siglas GCBA- AP.</p> <p>Diámetro ext. mínimo: 9 cm Diámetro ext. máximo: 16,8 cm.</p> <p>Con una mano de antióxido y terminación de pintura ferromicéa de color, tipo y marca a definir con el equipo proyectista.</p> <p>Artefacto de iluminación AP LED: Green Way o equivalente.</p> <p>Flujo Lumínico, temperatura de color, óptica, etc.</p> <p>Definidos por DGALUM según proyecto. Grado de estanqueidad: IP66</p>

Tabla 32: Recomendaciones urbanas generales 15.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.144.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
7. Puesto de flores/ kioscos/ artesanías /productos agrícolas	
Falta de propuestas e incentivo a los emprendedores en relación a puestos de trabajo con énfasis en el turismo.	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	Deben contar con mantenimiento.
APLICACIÓN	Avenidas o Paseo de las flores.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Lograr un mayor ordenamiento y una menor contaminación visual al contar con un criterio de diseño unificado. • Proveer a los emprendedores de instalaciones apropiadas a fin de mejorar las condiciones de trabajo.
DIMENSIONES	Altura total 2,60 m. Abierto 1,80 m x 3,40 m x 2,60 de altura. Cerrado 2,09 m x 1,00 m x 2,60 de altura.
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura de perfiles, tubos y caños de hierro. • Cerramiento de láminas de acero galvanizadas plegadas con aislación térmica.

Tabla 33: Recomendaciones urbanas generales 16.
 Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.152.
 Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
8. Señalética	
<p>Falta de información sobre los puntos turísticos a ser recorridos. Actualmente la señalética solo hace referencia de manera puntual. Es necesario la readecuación de veredas y espacios públicos para la incorporación de señaléticas que hagan referencia a itinerarios turísticos accesibles.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar en sitios de mayor concurrencia de personas. • La ubicación no debe obstruir el recorrido por las veredas. • Utilizar el sistema braille para brindar información a todas las personas y también a las personas con discapacidad. • Las señaléticas deben potenciar el reconocimiento cultural e histórico de cada sitio turístico.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Plazas • En las franjas de servicio de las veredas. • Museos. • Patio de la Iglesia de Yaguarón. • Otros sitios de interés turístico.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento cultural e histórico para turistas. • Potenciar el turismo de la ciudad. • Apoyo a los emprendedores mediante la difusión de sus locales comerciales. • Generar mayor reconocimiento de sitios turísticos poco conocidos.
DIMENSIONES	<p>Altura total: No mayor a 1,70 cm. Ancho: Variable.</p>
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Postes de metálicos. • Cartelería de mayor duración. • Base de hormigón armado.

Tabla 34: Recomendaciones urbanas generales 17.
Fuente de la imagen: Reproducida de Sistema de Señalética Turística Nacional, de Partícula Gráfica. (2012). (<https://particulagrafica.wordpress.com/2012/03/22/sistema-de-senaletica-turistica-nacional/>)
Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.


RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Mobiliario urbano y accesibilidad universal	
9. Accesibilidad universal en el Cerro Yaguarón.	
<p>El cerro es un atractivo turístico muy importante para la ciudad, y la falta de infraestructura de accesibilidad universal dificulta el ascenso y descenso seguro de todas las personas.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> •Proyectar un circuito de rampas y barandas de seguridad que acompañen la subida al cerro y bordeé al mismo generando una especie de ruta de anillo. •Incorporar alternativas accesibles en la información mediante la señalética táctil (braille), códigos QR, etc. •Utilización de paneles informativos que atraigan la atención para su lectura, tamaños de letra y contraste. •Revisión de alturas de alcance y lectura de la información presente en el cerro. •Señalización e información sobre precauciones, límites de uso y circulación accesible del lugar. •Incorporar espacios de expansión para la permanencia, con mobiliario de diseño universal. •Proyectar baños y programas de apoyo con diseño universal en la cima del cerro. •Proporcionar estacionamientos para personas con discapacidad al pie del cerro. •Realizar un plan de impacto ambiental previo a la ejecución del proyecto urbanístico.
APLICACIÓN	Cerro Yaguarón.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Lograr mayor visita de turistas. • Proveer condiciones seguras para los visitantes. • Potenciar el atractivo turístico. • Fomentar la inclusividad. • Generar mayor visualización del entorno.
DIMENSIONES	<p>Ancho de rampas: mín. 1,80 m. Longitud: variable, según las condiciones topográficas. Dimensiones de sanitarios, programas y altura de barandas según la Guía básica de accesibilidad al medio físico para las personas con discapacidad-INTN.</p>
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimento antideslizante y estables en condiciones climáticas desfavorables. • Materiales para baranda según la Guía básica de accesibilidad al medio físico para las personas con discapacidad-INTN.

Tabla 35: Recomendaciones urbanas generales 18.

Fuente: Corporación Ciudad Accesible. Camino hacia la autonomía. (2 de julio, 2021) Cerro Calán desde la accesibilidad universal. (<https://www.ciudadaccesible.cl/cerro-calan-desde-la-accesibilidad-universal/>)

Elaboración: propia.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Materiales	
1. Adoquines	
<p>En el sector de estudio, las calles se encuentran mayoritariamente asfaltadas lo que conlleva la poca superficie permeable.</p>	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Se incorpora adoquín de granito en calzadas con tránsito vehicular. • Se incorpora granitullo en calzadas con tránsito mixto y/o peatonal.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Calles en áreas de valor patrimonial o de gran afluencia turística. • Calles de escala barrial que aún conserven su fisonomía y o se pretenda bajar la velocidad / desalentar el tránsito vehicular protegiendo al peatón (entornos de escuelas y plazas). • Zonas de riesgo hídrico.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Reducen la velocidad del tránsito vehicular. • Mejoran el paisaje urbano y la calidad ambiental. • Absorben menos calor que el asfalto y se refrigeran con más velocidad: menos calor en verano. • Mitigan el impacto de las lluvias, gracias a que ralentizan el escurrimiento y retienen agua que se infiltra por las juntas. • Durabilidad: elevada resistencia a la compresión, flexión y abrasión de la piedra, especialmente el granito. • Bajo costo de mantenimiento y larga vida útil compensan los costos de inversión. • Sostenibilidad ambiental: dado que se colocan tal como salen de la naturaleza, sin cambios químicos de estructura o composición, implican menor consumo energético en su elaboración, posibilidad de reutilización y fácil eliminación por ser un residuo inerte.
DIMENSIONES	7 a 13 cm x 20 a 22 cm x 13 cm.
MATERIALES	Adoquín de granito

Tabla 36: Recomendaciones urbanas generales 19.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.94.

Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Materiales	
2. Mosaicos ranurados	
Falta de continuidad en las veredas en cuanto a su materialidad y las existentes no favorecen el reconocimiento y uso de las mismas.	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Deben colocarse a tope, con las canaletas orientadas en el sentido del escurrimiento de las aguas. • Existen diferentes modos o motivos clásicos de colocación (45° con guarda perimetral o guardas longitudinales, además de posibilidades de combinatorias cromáticas).
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Calles de barrios o sectores característicos de los mismos. • Áreas con edificios históricos, protegidos o de gran afluencia turística. • Calles de escala barrial que aún conserven su fisonomía y materialidad. • Aceras de alto tránsito peatonal. • Solados de calles peatonales. • Solados de plazas secas.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Antideslizantes (debido al modo de escurrir el agua superficial, al diseño de sus ranuras y juntas y/o a lo rugoso de su material superficial). • Pluralidad de diseños permite satisfacer la búsqueda de identidades diferenciadas de frentistas y organismos públicos.
DIMENSIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Granítico: de panes (9, 16, 25 y 64 panes).
MATERIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Calcáreo con canaletas unidireccionales (“de vainillas”) y en dos direcciones (“de panes”). • Granítico: de panes.


Tabla 37: Recomendaciones urbanas generales 20.
 Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.96.
 Elaboración: propia.

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

RECOMENDACIONES URBANAS GENERALES	
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	IMAGEN REFERENCIAL
Materiales	
3. Piso podotáctil	
Falta de señalizaciones que permitan la circulación de personas con discapacidad.	
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES	Las piezas de señalización deben colocarse al mismo nivel del revestimiento del solado circundante.
APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Aceras tradicionales. • Estaciones de transporte público. • Edificios públicos.
BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Poseen gran resistencia para el alto tránsito peatonal. • Requieren un bajo nivel de mantenimiento. • El dibujo de las losetas otorga una superficie antideslizante. • Fácilmente detectables por personas con capacidad visual disminuida.
DIMENSIONES	<ul style="list-style-type: none"> • 40 x 40 cm • 30 x 30 cm • 60 x 40 cm
MATERIALES	Baldosas calcáreas.

Tabla 38: Recomendaciones urbanas generales 21.
Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de CABA. Compilado por Chain, D. (2015). Manual de Diseño Urbano. p.98.
Elaboración: propia.

NORMATIVAS


MUNICIPALIDAD DE YAGUARON

ORDENANZA No. 5/89.-

POR LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA CIUDAD, EL CERRO YAGUARON.-

VISTA: La necesidad de adoptar medidas, para preservar el patrimonio cultural, mantener el equilibrio ecológico, la preservación del ambiente y atractivo turístico; y

CONSIDERANDO: El Artículo 43 de la Ley 1.294/87, Orgánica Municipal, relativo a Recursos Naturales y Medio Ambiente.

LA JUNTA MUNICIPAL DE YAGUARON, REUNIDA EN CONSEJO;

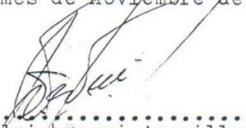
ORDENA


Art. 1o.- Declarar Patrimonio Cultural de la Ciudad, el Cerro Yaguarón.

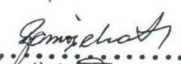
Art. 2o.- Prohibir terminantemente, la explotación de piedras, la depredación de la Flora y Fauna, en el mencionado Cerro.

Art. 3o.- Comuníquese a la Intendencia Municipal.

Dada en la Sala de Sesiones de la Junta Municipal, a los treinta días del mes de noviembre de mil novecientos ochenta y nueve.-

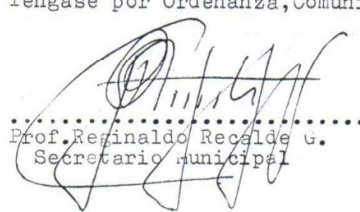

.....
Silvio Nequi Amarilla
Secretario J.M.




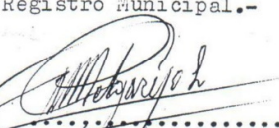

.....
Ramon Ochoa Acevedo
Presidente J.M.

Yaguaron, 30 de noviembre de 1.989.-

Téngase por Ordenanza, Comuníquese y dese al registro municipal.-


.....
Prof. Reginaldo Recalde G.
Secretario Municipal




.....
Ramon Benicio Melgarejo L.
Intendente municipal.



MUNICIPALIDAD DE YAGUARON

TEL/FAX: 0533 - 213
PARAGUAY

ORDENANZA N° 10/98.-

POR LA CUAL SE DECLARA "MONUMENTO NATURAL" AL CERRO YAGUARÓN.-

VISTA: La solicitud presentada por la Intendencia Municipal, sobre la necesidad de cuidar el Patrimonio Cultural, la ecología y la atracción turística del distrito; y

CONSIDERANDO: Lo que disponen los Artículos 18° Inc. ii y 44° Inc. a, de la Ley N° 1.294/87, Orgánica Municipal, relativos a Recursos Naturales y Medio Ambiente; por tanto, ...-----

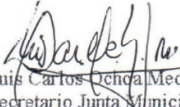
LA JUNTA MUNICIPAL DE YAGUARÓN, REUNIDA EN CONCEJO

ORDENA:

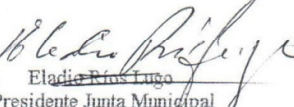
Art. 1°: Declárase MONUMENTO NATURAL al Cerro "Yaguarón", ubicado dentro de la jurisdicción de Yaguarón.-----

Art. 2°: Comuníquese a la Intendencia Municipal.-----

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA JUNTA MUNICIPAL DE YAGUARÓN, A LOS DIEZ Y SIETE DÍAS DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO UN MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO.-----


Luis Carlos Uchida Medina
Secretario Junta Municipal

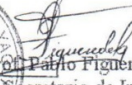



Eladio Ríos Lugo
Presidente Junta Municipal

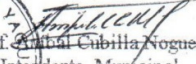
Téngase por Ordenanza, envíese dos ejemplares al Ministerio del Interior, de conformidad al Art. 53° y concordantes de la Ley 1.294/87, Orgánica Municipal, comuníquese, publíquese y cumplido archívese.-----

Yaguarón, 19 de noviembre de 1998.-




Prof. Patricio Figueredo Candia
Secretario de Intendencia




Prof. Gabriel Cubilla Noguera
Intendente Municipal

"Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón"
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



Yaguarón - Paraguay

ORDENANZA N° 66/2020.-

POR LA CUAL SE REGLAMENTA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS SOBRE CALLES URBANAS ADYACENTES AL TEMPLO PARROQUIAL "SAN BUENAVENTURA" DE LA CIUDAD DE YAGUARÓN, Y DECLARANDO PEATONAL EL DENOMINADO "PASEO DE LA CULTURA".

VISTO: la necesidad de reglamentar la circulación de vehículos en los alrededores del Templo Parroquial "San Buenaventura" de la ciudad de Yaguarón, en el afán de mejorar la organización vial, teniendo en cuenta los cambios que se dan en calles del microcentro y la protección y realce de la calle denominada "paseo de la Cultura", creado recientemente; y, - - -

CONSIDERANDO: QUE, la Ley N° 3966/2010 "Orgánica Municipal" en el CAPÍTULO III "De las Funciones Municipales", expresa en el **Art. 12.- Funciones, Punto 3. En materia de transporte público y de tránsito**, ...b- La regulación y fiscalización del tránsito en calles, avenidas y demás caminos municipales, incluyendo lo relativo a la seguridad y la circulación de vehículos y de peatones...; **Punto 6. En materia de patrimonio histórico y cultural:** a- la preservación y restauración del patrimonio cultural, arqueológico, histórico o artístico, y de sitios o lugares de valor ambiental o paisajístico; - - - - -

QUE, la misma Ley, expresa en el **Art. 38. Iniciativa de proyectos de ordenanzas.** La iniciativa de proyectos de ordenanzas corresponde a los miembros de la Junta Municipal, al Intendente Municipal y a los ciudadanos por iniciativa popular, en la forma establecida en esta Ley...; y, en el **Art. 36. La Junta Municipal tendrá las siguientes atribuciones:** a- sancionar ordenanzas, resoluciones, reglamentos en materias de competencia municipal; **por tanto**, - - - - -

La Junta Municipal de la Ciudad de Yaguarón, reunida en Concejo, - - - - -

ORDENA:

Art. 1°: AUTORIZAR la circulación solo de vehículos livianos de hasta 1.000 (un mil) kilos de capacidad de carga sobre la Calle Urbana del Municipio de Yaguarón denominada **Mariscal José Félix Estigarribia**, entre Capitán Cabral y Buenaventura Gamarra, prohibiendo estrictamente la circulación de vehículos pesados o de gran porte. - - - - -

Art. 2°: DECLARAR PEATONAL, la calle Urbana **Buenaventura Gamarra**, entre Pedro Juan Caballero y Mariscal José Félix Estigarribia, en salvaguarda del espacio denominado "Paseo de la Cultura". - - - - -

Art. 3°: REMITIR a la Intendencia Municipal. - - - - -

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA JUNTA MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE YAGUARÓN, A LOS VEINTISIETE DÍAS DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTE, ACTA N° 35/20. - - - - -



Luis Carlos Ochoa Medina
Secretario



Guillermo Ramón Mora Díaz
Presidente

TENGA SE por Ordenanza Municipal, remítase copias a donde corresponda conforme al Art. 43 de la Ley N° 3966/2010 "Orgánica Municipal", publíquese, y cumplido, archívese. - - - - -

Yaguarón, 01 de diciembre de 2.020.-



Lic. Eligio Vargas Paredes
Secretario General



Dr. Luis G. Rodríguez Lugo
Intendente Municipal

Buenaventura Gamarra N° 442

Tel.: (0533) 232 296



JUNTA MUNICIPAL
myaguaron@click.com.py

ORDENANZA N° 01/2014

POR LA CUAL SE DECLARA DE INTERÉS DISTRITAL LAS RESERVAS NATURALES, COMO: CERRO YAGUARON, CERRO CURUPAYTY, CERRITO CURUPAYTY, Y EL ARROYO YAGUARÓN, SUS LECHOS, NACIENTES, HUMEDALES Y AFLUENTES.-----

VISTO: La necesidad de declarar de interés distrital las reservas naturales, entendiéndose como patrimonio natural los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural y conforme a las normativas vigentes; y,-

CONSIDERANDO: *Que, la Ley 3966/10 Artículo 12.- Funciones.* 1. En materia de planificación, urbanismo y ordenamiento territorial: ...inc. C. la reglamentación y fiscalización del régimen de uso y ocupación del suelo;-----

Que, la Ley permite que los municipios, puedan tener una herramienta de planificación y logren la asignación de recursos financieros necesarios para la gestión de [programas y proyectos ambientales sustentables, económicamente viables y socialmente aceptados;-----

*Que, las reservas naturales del distrito son estratégicos recursos de vida y desarrollo para el Departamento de Paraguari, el cual representa un ecosistema con una biodiversidad múltiple y se propone el reconocimiento y valoración de los servicios ambientales que aporta este recurso al desarrollo humano de las comunidades locales, y en virtud a los dispuesto en el artículo antes mencionado; **por tanto,**-----*

La Junta Municipal de la ciudad de Yaguarón, reunida en Concejo,-----

ORDENA:

Art. 1° DECLÁRASE DE INTERÉS DISTRITAL las reservas naturales, como: Cerro Yaguarón, Cerro Curupayty, Cerrito Curupayty, y el Arroyo Yaguarón, sus lechos, nacientes, humedales y afluentes, ubicados en el Distrito de Yaguarón. Departamento Paraguari.-----

Art. 2°: TÉNGASE como Objetivos Fundamentales de esta Ordenanza:-----

- a) Declarar Monumentos Naturales a los cerros: Yaguarón, Curupayty, cerrito Curupayty, ubicados en el Distrito de Yaguarón.-----
- b) Prohibir todo tipo de explotación de los cerros: Yaguarón, Curupayty, cerrito Curupayty.-----
- c) Prohibir la tala de árboles, explotación de canteras y cualquier otra actividad que pudiera dañar al medio ambiente, en toda la extensión de las áreas especificadas en el artículo anterior.-----
- d) Establecer acciones tendientes a proteger, restaurar y conservar al máximo el arroyo Yaguarón, sus lechos, nacientes, humedales y afluentes.-----

Art. 3°: CONSIDÉRASE falta grave, la transgresión a las disposiciones del **Art.2°**, de esta Ordenanza y sancionadas conforme a las leyes y normativas vigentes en dicho tema sin perjuicio de las sanciones penales correspondientes.-----

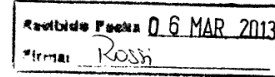
Art. 4: .DERÓGASE todas las disposiciones de la Municipalidad que contrarian a la presente Ordenanza.-----

Art. 5°: REMÍTASE a la Intendencia Municipal para su promulgación.-----



Buenaventura Gamarra N° 442

Tel.: (0533) 232 296



ORD. N° 217/12
(Doscientos Diecisiete / Doce)

“QUE REGLAMENTA LA CONSTRUCCIÓN Y EL USO DE VEREDAS INCLUSIVAS”

VISTO: El dictamen de la Comisión de Infraestructura Pública y Servicios, con relación a la Minuta ME/N° 2.206/12, de los Concejales Gustavo Lird, Rafael Villarejo y Carlos Galarza, por medio de la cual presentan un Proyecto de Ordenanza que reglamenta la construcción y el uso de veredas inclusivas; y,

CONSIDERANDO:

Que, la minuta de referencia, de fecha 03/dic/2012, expresa: “...Nos dirigimos a Usted y por su intermedio a todos los colegas Concejales y Concejales de la Junta Municipal de Asunción, con el objeto de exponer cuanto sigue:

Las veredas o aceras son espacios públicos destinados al desplazamiento exclusivo de los peatones. Dada la gran necesidad de desplazamientos a pie en la ciudad de Asunción por todo tipo de personas, incluyendo aquellas con movilidad reducida como ser: personas en sillas de ruedas, personas con bastones, personas invidentes o con visión reducida, personas de edad avanzada, personas obesas, mujeres embarazadas, etc. resulta de alta prioridad que el Municipio de Asunción tome las medidas pertinentes para que las veredas o aceras de la ciudad mejoren sus condiciones de circulación para garantizar mayor seguridad o autonomía al caminar.

Lamentablemente, una caminata por una manzana de cualquier sector de nuestra ciudad hoy en día, puede darnos la radiografía del estado general de las veredas: veredas rotas o mal mantenidas, falta de veredas, falta de rampas para sillas de ruedas, desniveles y escaleras, accesos vehiculares mal contruidos, anchos de veredas anti- reglamentarios, copamiento indebido con obstáculos como vehículos, mercaderías, escombros o materiales de construcción o mesas y sillas, etc.

Todo lo descripto en el párrafo anterior, amerita tomar acciones para cambiar la situación actual y poder lograr la situación actual y poder lograr que primero la Municipalidad de Asunción y luego la comunidad en general reconozcan los beneficios del caminar, como indicador clave de sociedades saludables, eficientes, inclusivas y sostenibles, además de reconocer los derechos universales de las personas en poder caminar en forma segura y disfrutar de una alta calidad de espacios públicos en cualquier sitio de la ciudad y en cualquier momento, comprometiéndose a crear una cultura donde la gente elija caminar, como medio de desplazamiento, a través de medidas concretas.

Actualmente existen varias ordenanzas que regulan la construcción y mantenimiento de las veredas o aceras, a citar: Ord. N° 6/92, Ord. N° 50/94, Ord. N° 25/96, Ord. N° 329/06 y los artículos 2, 3 y 4 de la Ord. N° 19/11. La coexistencia de tantas ordenanzas dispersas que regulan una materia tan importante para la movilidad de las personas, amerita en primer término la unificación de las reglamentaciones en un solo cuerpo legal para mayor claridad de interpretación de los sujetos obligados a la construcción y mantenimiento de las mismas, que son los propietarios de los inmuebles. Esa unificación es la que estamos presentando en el proyecto de ordenanza que adjuntamos a la presente. Además, hemos respetado a ciertos artículos presentes en el Reglamento General de Tránsito y el Reglamento General de la Construcción, que seguirán existiendo pero de manera armónica con la nueva ordenanza”.

Que, la minuta culmina manifestando: “El proyecto de Ordenanza que presentamos incorpora también varias novedades y mejoras, en relación a lo que existía legislado, que en conjunto, creemos que contribuirán a mejorar las condiciones de circulación de los

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”

Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.



MUNICIPALIDAD DE YAGUARON



DEPARTAMENTO DE PARAGUARI

PLAN DE ACCIÓN CLIMATICA



CAPITULO 1. ¿Por qué construimos un Plan de Acción Climática?

Un Plan de Acción Climática es una herramienta de gestión pública que exige un trabajo transversal ya que se ven involucradas todas las áreas del municipio, representando así una oportunidad para un cambio en el modelo de desarrollo local (RMCC, 2020).

El presente Plan de Acción Climática busca identificar las principales problemáticas atribuibles directamente al cambio climático, y a partir de este diagnóstico, generar un paquete de acciones específicas por cada problemática consensuado para minimizar los impactos en el territorio y /o incrementar su resiliencia.

En consecuencia, el objetivo del Plan de Acción Climática (PAC) del distrito de Yaguarón es convertirse en un documento estratégico que les permita adaptarse a los impactos del cambio climático, así como contribuir a la mitigación de los gases de efecto invernadero con el fin de reducir el aumento de la temperatura global, en línea con la NDC adoptada por el país con el Acuerdo de París.



El Plan de Acción Climática contribuye en los siguientes puntos:

1. Demostrar cómo el municipio se adaptará y mejorará su resiliencia a las amenazas climáticas que pueden impactar ahora y en escenarios futuros de cambio climático;
2. Identificar la gobernanza, el nivel de autoridad y las instituciones de apoyo en el municipio que deben comprometerse para la consecución del Plan de Acción Climática (PAC) en términos de adaptación, construcción de resiliencia y mitigación en el municipio;
3. Detallar los beneficios sociales, ambientales y económicos más amplios que se esperan de la implementación del plan, y mejorar la distribución equitativa de estos beneficios a la población del municipio.

Con el enfoque de adaptación y mitigación al cambio climático surgen ideas para la acción que, elaboradas, en un proceso participativo, permiten identificar los pasos a seguir, establecer los responsables y estimar presupuestos para concretar el presente plan en el distrito. Además, permiten visualizar a escala de los gobiernos locales, aportes a los procesos de adaptación y mitigación, estos naturalmente alineados a los esfuerzos en escala nacional, como los estipulados en el Plan Nacional de Desarrollo 2030, al Programa País y el Plan de Desarrollo Sostenible del Municipio y el Plan de Acción Climática, principalmente. De esta manera se construye un instrumento local de respuesta al cambio climático, que además aglutina esfuerzos de cooperación de los diferentes sectores y niveles de gobierno en la implementación de sus acciones.

Plan de Desarrollo Municipal Sustentable



 www.yaguaron.gov.py
 [municipalidad de yaguaron](https://www.facebook.com/municipalidaddeyaguaron)

Dirección: Buenaventura Gamarra 442 c/ Pedro J. Caballero
e-mail: municipalidadyaguaron@gmail.com
Yaguarón - Departamento Paraguari - Paraguay

Plan de Desarrollo Municipal Sustentable

INTRODUCCION

La planificación del desarrollo, es una actividad esencial de la función de gobierno, que antecede a la acción y orienta los esfuerzos de la Administración, facilitando el logro de sus objetivos y consecuentemente el cumplimiento de sus fines institucionales en beneficio de la ciudadanía, en menor tiempo y con menos recursos.

En términos sencillos, la Planificación en general, consiste en un proceso de definición previa de los objetivos a lograr, y las actividades a realizar para el logro de los mismos, estableciendo plazos y responsables para cada una de ellas. De esta manera, es posible definir los pasos para el desarrollo ordenado de las más diversas acciones.

La PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA, por su parte, tiene un alcance mayor y más relevante que la planificación simple, ya que posibilita prever con anticipación un entorno permanentemente cambiante, ayudando a lograr objetivos determinados a mediano y largo plazos, a pesar de los obstáculos que podrían interponerse en el camino a su consecución.

Consecuentemente, la planificación estratégica permite a los tomadores de decisión, definir anticipadamente la evolución que debe seguir su Institución para aprovechar, sobre la base de las fortalezas internas, las oportunidades actuales y futuras que ofrece el entorno, y controlar los factores adversos. Si es aplicada adecuadamente, no solo contribuye a asegurar crecimiento y bienestar a largo plazo, sino que propicia una actitud proactiva en la proyección del futuro. Además, permite racionalizar la asignación y uso de los recursos, ayudando a dirigirlos directamente hacia las prioridades y resultados esperados, generando con ello eficiencia y eficacia.

Un Plan de Desarrollo Municipal en pocas palabras, es un documento que sintetiza las aspiraciones de la población de cada Municipio; y debe ser producto de un ejercicio democrático, en el que los distintos sectores de la sociedad participen con opiniones y aportes, apoyando de esta manera el trabajo de sus autoridades, mejorando de esta manera las posibilidades, no solo de lograr juntos una mejor calidad de vida para la comunidad local, sino de aportar al desarrollo del país.

RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO



Fotografía 1. Identificación de las calles a ser analizadas y sitios referenciales que dan características a las mismas.



Fotografía 2. Calle Buenaventura Gamarra - Sector Paseo de la Cultura (homenaje a los referentes culturales más importantes de la Ciudad), al costado de la Iglesia San Buenaventura. Fuente propia.

- Buena Vegetación
- Equipamientos en buen estado
- Paseo Peatonal
- Falta de transformación social: Circulación de auto en zona peatonal.



- La presencia de la Iglesia le otorga a la calle una fuerte vocación histórica y religiosa

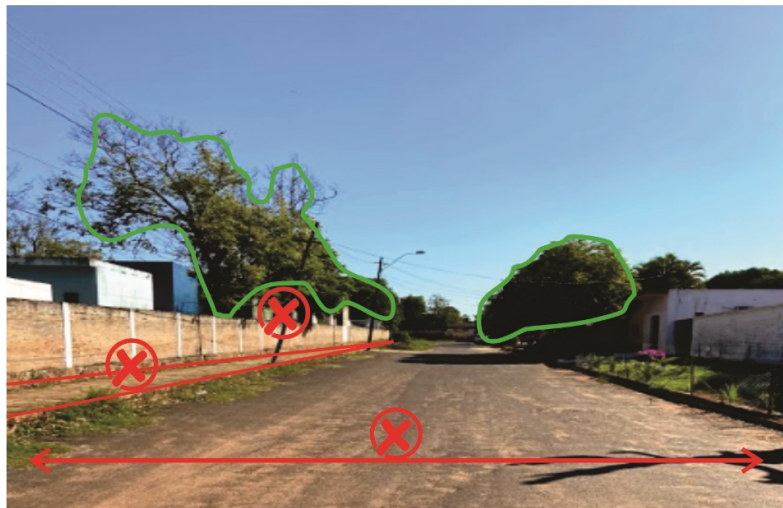
Fotografía 3. Calle Buenaventura Gamarra - Fuente propia

- Buena vegetación
- Presencia de iluminación con plantas decorativas
- Estacionamiento en la calle, dificulta el recorrido en el sector
- Calle destinada preferentemente a vehículos.



Fotografía 4. Calle Buenaventura Gamarra- Fuente propia

- Presencia de Vegetación
- Presencia de símbolos religiosos, que hacen referencia a las estaciones del vía crucis, dándole un carácter religioso al tramo
- Veredas en estado regular, falta de continuidad y accesibilidad
- Calle destinada preferentemente a uso vehicular



Fotografía 5. Calle Buenaventura Gamarra -Sector: al costado del Cementerio.

Fuente propia

- Falta de vegetación, esto hace incómodo recorrer en el tramo
- La calle tiene un ancho considerable, no obstante, tiene uso preferentemente vehicular.
- Veredas inaccesibles y con tamaño reducido en comparación al ancho

de la calle.

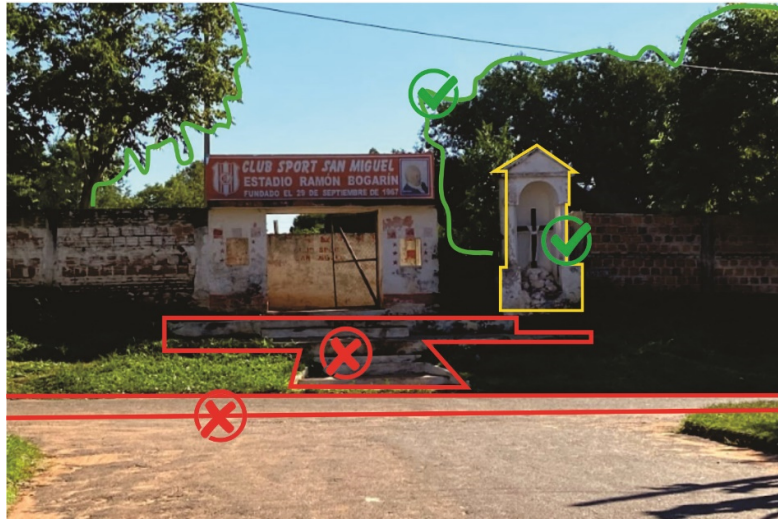


Imagen 6. Intersección Calle Buenaventura Gamarra con Cabo Arias. Fuente propia

- Falta de veredas, esto dificulta recorrer en el tramo debido al uso mayoritario de vehículos en el sector y obliga a transitar por la calzada.
- Infraestructuras existentes en el tramo no cuentan con diseño de accesibilidad universal
- Presencia de símbolos religiosos, que hacen referencia a las estaciones del vía crucis.



- Presencia de vegetación

Imagen 7. Calle Cabo Arias - Sector Paseo de las Flores. Fuente propia

- Buena vegetación

- Presencia de señalizaciones
- Iniciativa de los pobladores del barrio en mejorar la calle, incorporando flores e iluminarias, destacando de esta manera la característica del sector
- Falta de veredas continuas, la calle es más estrecha esto dificulta el recorrido dado que el uso es mayoritariamente vehicular y obliga al peatón a transitar por la calzada.
- Estacionamiento en la calle.



Imagen 8. Tramo Paseo de los Mitos. Transitar por el Paseo de los Mitos es vivir con las creencias y misterios de la ciudad. Fuente elaboración propia. “Yaguarón es considerada la verdadera Cuna de la Mitología Guaraní. Se afirma que Tau y Keraná habitan esta Ciudad, y que los siete hijos sietemesinos y monstruosos murieron carbonizados en el lugar Moñái Kuare, actual Itá Potrero”.

- Falta de veredas continuas, lo que obliga a transitar por la calzada.
- Calle destinada preferente a uso vehicular
- Murales que narran la historia de los mitos, este gesto otorga a la calle una fuerte identidad histórica y cultural
- Falta de vegetación
- Presencia de iluminación, basureros.



Imagen 9. Señalización Paseo de los Mitos. Fuente propia

- Señalización en buen estado

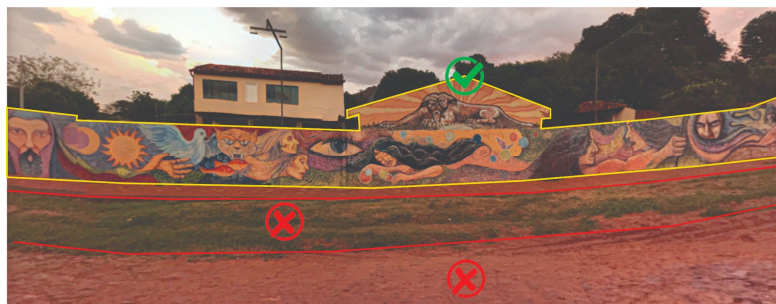


Imagen 8. Murales - Paseo de los Mitos. Fuente propia

- Murales en buen estado, otorga identidad al sector
- Veredas estrechas en comparación al ancho de la calle
- Falta de vegetación, iluminación y basureros
- Calle destinada preferentemente a uso vehicular



Imagen 10. Cerro Yaguarón. Fuente propia

Referencias:

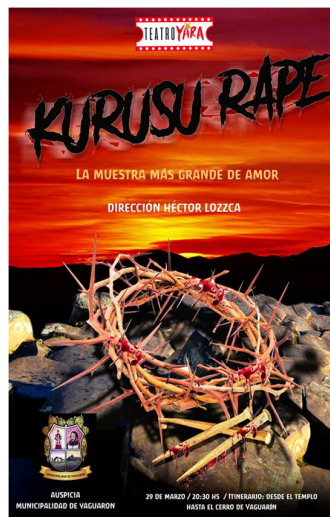
1. Señalizaciones: en buen estado
2. Ordenanzas vigentes
3. Uso mayoritario del vehículo con fines turísticos, dado que no existe otra alternativa de movilidad
4. La escultura del Tejú Jaguá es un atractivo en el Cerro Yaguarón, con aproximadamente siete metros de altura
5. Museo guaraní
6. Huella de Santo
7. Kuruasu Guasú
8. Murales referentes a los mitos
9. Oratorio Gamarra
10. Tau y Keraná - Resto-Bar

Actividades realizadas en los sitios analizados.



Kurusu Rape. Teatralización de la pasión, muerte y resurrección de Cristo, desde la Iglesia hasta el Cerro. Trayecto: Calle Buenaventura Gamarra, Cabo Arias, Paseo de los Mitos.

Una noche iluminada de candiles, antorchas, niños estacioneros y acompañados de la caballería.



“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Ciclo de cines gracias a la SNC. Ciclo de cines en la calle ofrecido por la Secretaría Nacional de Cultura, organizado por la Comisión de Desarrollo Tierra Viva con apoyo de la Municipalidad con acceso gratuito para todos /as
Lugar: Paseo de la Cultura, al costado de la Iglesia.



Turismo en el Cerro Yaguarón: Es tradición para miles de turistas conquistar la cúspide del Cerro durante la Semana Santa. Fuente: Paraguay.com

MODELO DE LA ENCUESTA DIGITAL

Encuesta de participación ciudadana.

Esta encuesta tiene por objetivo recolectar información desde la percepción ciudadana sobre los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los mitos. Esto nos ayudará a comprender y analizar objetivamente el sitio de estudio.

Posteriormente poder tener las herramientas necesarias para realizar propuestas que contribuyan al mejor uso y aprovechamiento del espacio público y fomentar el atractivo turístico de la ciudad mediante la participación ciudadana. (Urbanismo Táctico).

Se ruega completar de manera responsable la presente encuesta, dado que la misma forma parte de nuestro Trabajo Final de Grado.

¡Muchas gracias!

Pregunta 1: ¿Qué edad tiene?

- Menos de 16 años
- 16 a 25 años
- 26 a 35 años
- 36 a 45 años
- 46 a 59 años
- 60 años o más

Pregunta 2: ¿Sexo?

- Mujer
- Hombre

Pregunta 3: ¿Conoce o ha escuchado sobre la movilidad urbana sostenible?

- Si
- No

Pregunta 4: ¿Conoce o ha escuchado Urbanismo Táctico?

- Si
- No

Pregunta 5: ¿Cree que este enfoque urbano puede aportar beneficios ambientales y urbanísticos a la ciudad?

- Si
- No
- Tal vez
- No sé
- Otro: _____

Pregunta 6: ¿En qué ciudad vive?

- Asunción
- Yaguarón
- Fernando de la Mora
- San Lorenzo
- Luque
- Lambaré
- Capiatá
- Otro: _____

Pregunta 7: ¿Frecuenta la ciudad de Yaguarón?

- Si
- No

Pregunta 8: ¿Qué actividad realiza o realizó en la ciudad? Puede marcar varias casillas.

- Vive
- Trabaja
- Estudia
- Turismo
- Paso por ahí
- Visita a conocidos
- Otro: _____

Pregunta 8: ¿Llegó a visitar todos los puntos turísticos o solo el Cerro Yaguarón?

- Sí, todos los puntos turísticos
- Solo algunos
- Ninguno
- Otro: _____

Pregunta 9: ¿Conoce la Iglesia San Buenaventura de Yaguarón?

- Si
- No
- Otro: _____

Pregunta 10: ¿Conoce y caminó por los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos?

- Si
- No
- Otro: _____

Pregunta 11: ¿Alguna vez participó de la actividad del Kurusu Rape en Semana Santa?

- Si
- No
- Otro: _____

Pregunta 12: ¿Si la respuesta es sí, ¿cómo fue su experiencia peatonal, desde la Iglesia hasta el Cerro Yaguarón?

- Agradable
- Normal
- Desagradable
- No recuerdo
- No sé
- Otro: _____

Pregunta 13: ¿Qué tipo de movilidad utiliza mayoritariamente?

- Transporte público
- Transporte privado (Taxi, Uber, Bolt, MUV, etc.)
- Vehículo propio
- Motocicleta
- Bicicleta
- Peatona (a pie)
- Otro: _____

Pregunta 14: ¿Transita por estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? ¿En qué tipo de movilidad?

- Transporte público
- Transporte privado (Taxi, Uber, Bolt, MUV, etc.)
- Vehículo propio
- Motocicleta
- Bicicleta
- Peatona (a pie)
- No transito por esos tramos
- Otro: _____

Pregunta 15: ¿Cuál de estos problemas identifica en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? Puede marcar varias casillas.

- Falta de iluminación
- Falta de sombra
- Falta de señalización de tránsito
- Falta de señalización turísticas
- Mal estado o inexistencia de veredas
- Inseguridad
- Ninguno

- Otro: _____

Pregunta 16: ¿Cómo ve el turismo en la ciudad?

Pregunta 17: ¿Actualmente, el turismo le genera algún beneficio directo?

- Comercio
- Locales de comida
- Posadas
- Hospedajes
- Ningún beneficio
- Otro: _____

Pregunta 18: ¿Le gustaría que la calle sea destinada en mayor porcentaje al peatón antes que vehicular?

- Si
- No
- Tal vez
- Me da igual
- No sé
- Otro: _____

Pregunta 19: ¿Cómo ve la circulación o tráfico vehicular en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos?

- Alto tránsito
- Medio tránsito
- Bajo tránsito
- No sé
- No recuerdo
- Otro: _____

Pregunta 20: ¿Qué actividades apreciaría tener en los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? Puede marcar varias casillas.

- Ferias
- Lugares de descanso y contemplación del entorno
- Actividades físicas
- Actividades culturales
- Paseos

- Recreación
- Nada
- Otro: _____

Pregunta 21: ¿Cómo se encuentran los espacios públicos de la ciudad?

- Buen estado
- Ni bueno, ni malo. Podría mejorar.
- Mal estado
- No sé
- No recuerdo
- Otro: _____

Pregunta 22: ¿Qué infraestructuras o equipamientos urbanos le gustaría incorporar en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos para fomentar y favorecer al turismo local? Puede marcar varias casillas.

- Bancos
- Basureros
- Señalizaciones
- Iluminación
- Vegetación
- Seguridad
- Nada
- Programas comerciales que activen la economía local
- Otro: _____

Pregunta 23: Si usted vive en el sitio ¿En su barrio, existen comisiones vecinales? Indicar nombre del barrio y comisión.

Pregunta 24: ¿Le gustaría incorporar otras alternativas de movilidad? Puede marcar varias casillas.

- Bicicletas
- Patines eléctricos
- Vehículos eléctricos
- Motocicletas eléctricas
- Buses eléctricos
- Calles peatonales

- Ninguna, prefiero la movilidad tradicional
- No sé
- Otro: _____

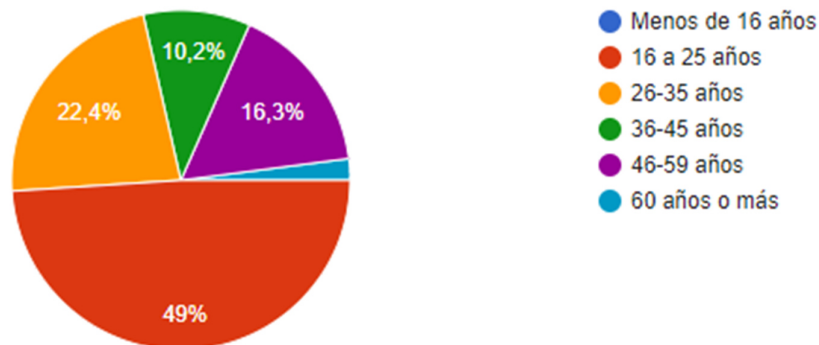
Pregunta 25: ¿Las calles y veredas de los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos son accesibles a personas con algún tipo de discapacidad? ¿Cuentan con estos elementos? Puede marcar varias casillas.

- Veredas en buen estado
- Rampas
- Señalizaciones inclusivas
- Pavimento podo táctil
- No son accesibles
- No sé
- No recuerdo
- Otro: _____

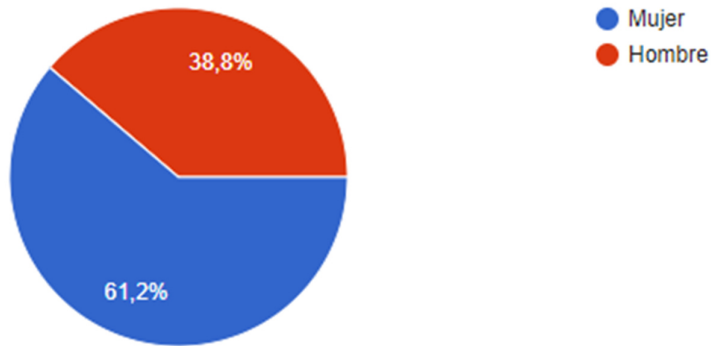
Pregunta 26: ¿Le gustaría dejar algún comentario?

RESULTADOS DE LA ENCUESTA DIGITAL

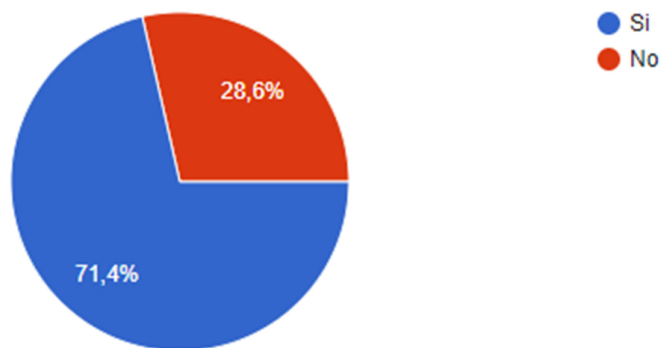
Pregunta 1: ¿Qué edad tiene? 49 respuestas



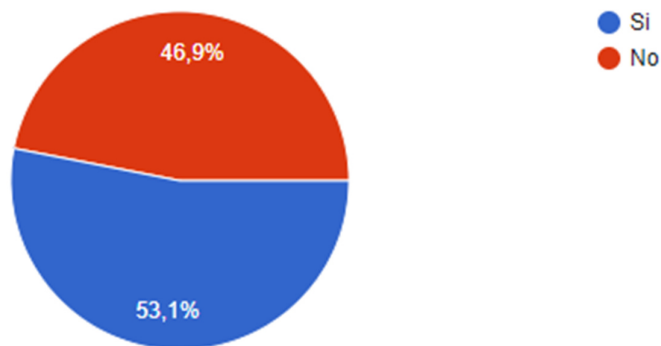
Pregunta 2: ¿Sexo? 49 respuestas



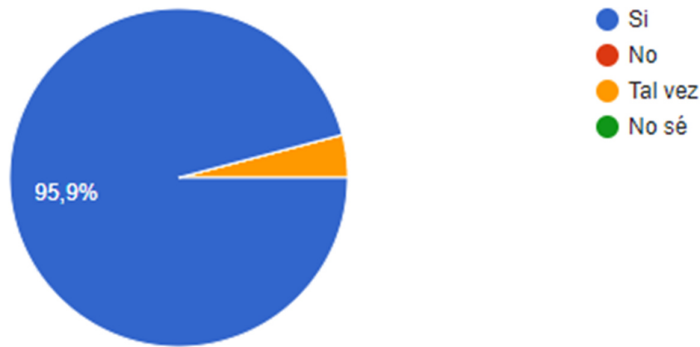
Pregunta 3: ¿Conoce o ha escuchado sobre la movilidad urbana sostenible? 49 respuestas



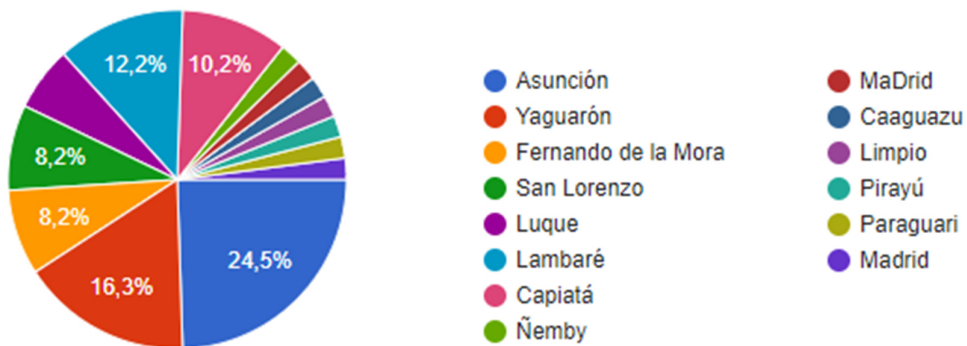
Pregunta 4: ¿Conoce o ha escuchado Urbanismo Táctico? 49 respuestas



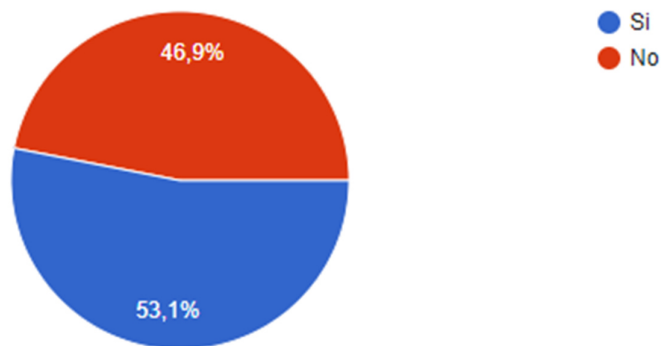
Pregunta 5: ¿Cree que este enfoque urbano puede aportar beneficios ambientales y urbanísticos a la ciudad? 49 respuestas



Pregunta 6: ¿En qué ciudad vive? 49 respuestas

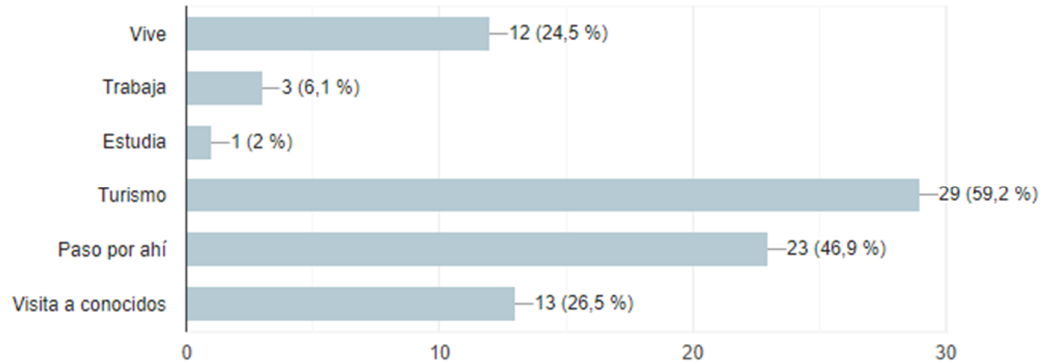


Pregunta 7: ¿Frecuenta la ciudad de Yaguarón? 49 respuestas

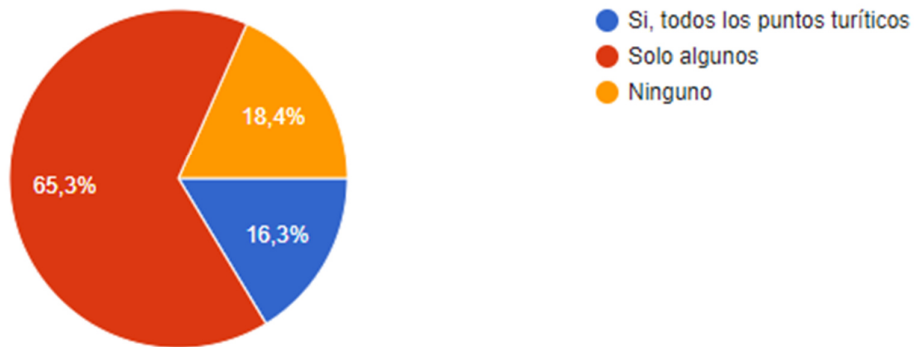


Pregunta 8: ¿Qué actividad realiza o realizó en la ciudad? Puede marcar varias casillas.

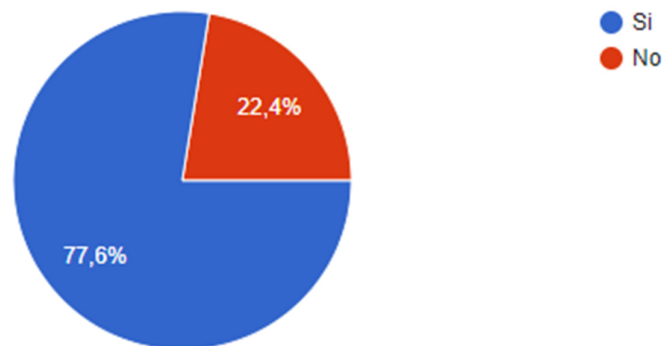
49 respuestas



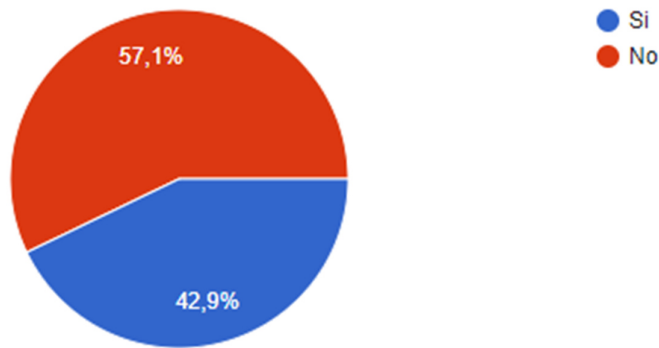
Pregunta 8: ¿Llegó a visitar todos los puntos turísticos o solo el Cerro Yaguarón? 49 respuestas



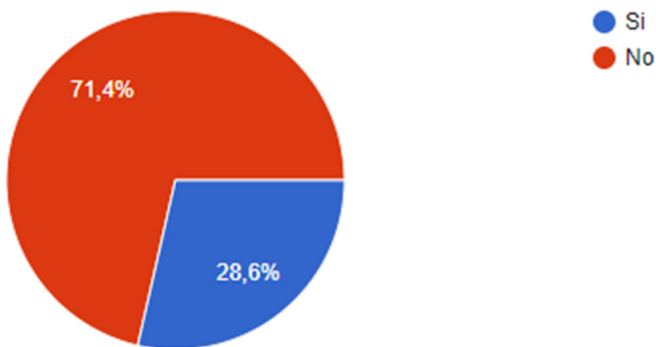
Pregunta 9: ¿Conoce la Iglesia San Buenaventura de Yaguarón? 49 respuestas



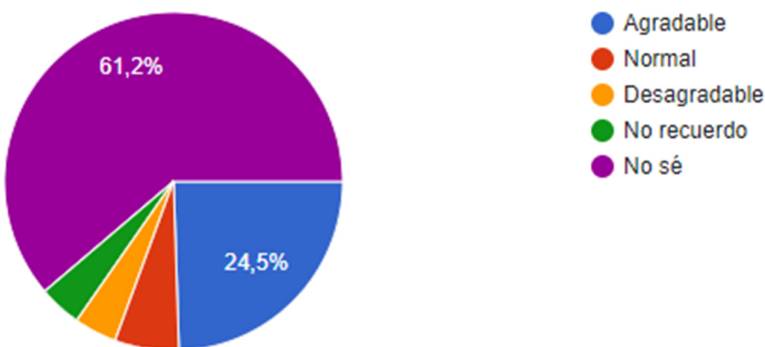
Pregunta 10: ¿Conoce y caminó por los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? 49 respuestas



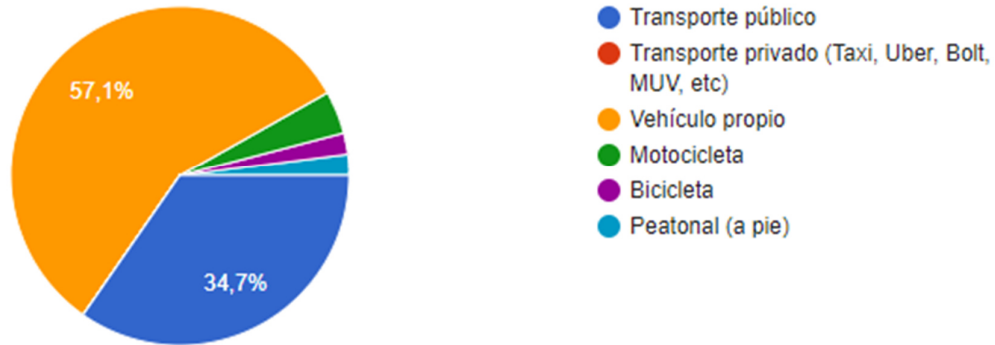
Pregunta 11: ¿Alguna vez participó de la actividad del Kurusu Rape en Semana Santa? *49 respuestas*



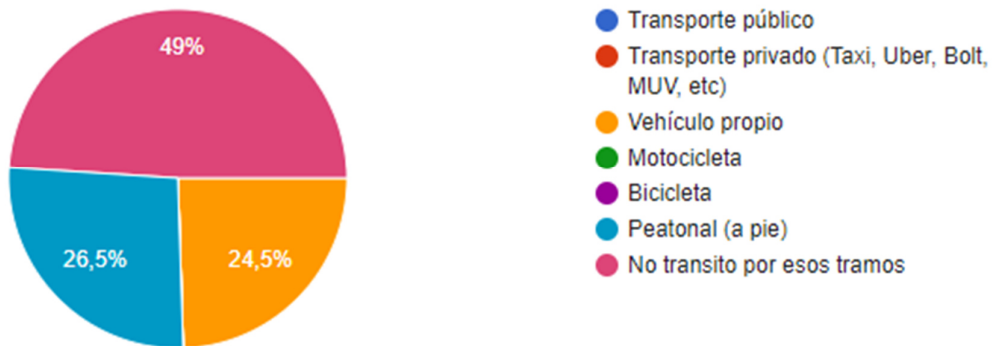
Pregunta 12: ¿Si la respuesta es sí, cómo fue su experiencia peatonal, desde la Iglesia hasta el Cerro Yaguarón? *49 respuestas*



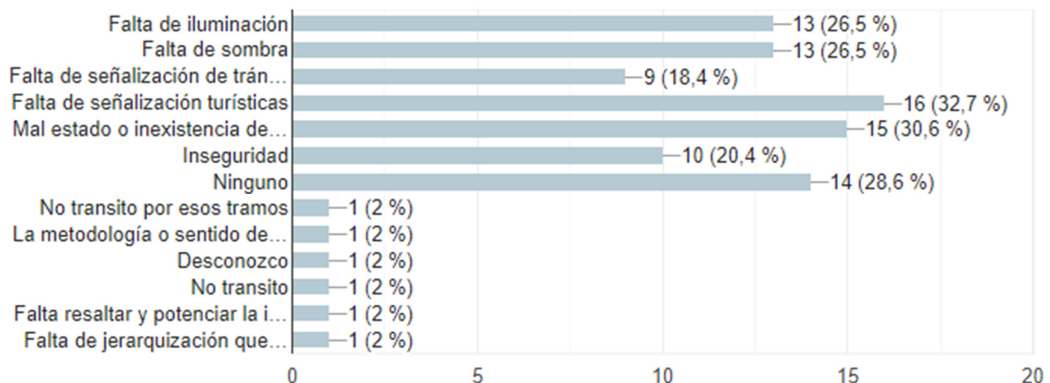
Pregunta 13: ¿Qué tipo de movilidad utiliza mayoritariamente? *49 respuestas*



Pregunta 14: ¿Transita por estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? ¿En qué tipo de movilidad? 49 respuestas



Pregunta 15: ¿Cuál de estos problemas identifica en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? Puede marcar varias casillas. 49 respuestas



Pregunta 16: ¿Cómo ve el turismo en la ciudad?

Con mucho potencial, son muchos los puntos de interés turístico que necesitan ser revitalizados.

Muy bueno

Existe un grupo de personas encargado de las actividades, pero aparentemente no cuentan con los equipos e infraestructura necesarios para mantener y promover el turismo de la ciudad.

Yaguarón es una ciudad turística por naturaleza, falta el emponderamiento de los habitantes.

Esta bien, pero tiene un potencial inmenso de mejora; se podría hacer convenios turísticos con otras ciudades y así retroalimentarse

Regular

Tiene mucho potencial pero falta aprovechar mejor los sitios turísticos.

Tiene mucho potencial, pero falta aprovechar mejor los sitios turísticos

Normal

Veo que el turismo en la ciudad de Yaguaron es un fuerte potencial no aprovechado en la actualidad

Creo que bien

Poco

No se no vivo ahí

aceptable

En estos últimos años ha avanzado mucho el turismo, pero podría explotarse de muchas maneras que lo favorecerían mucho más como es el caso de infraestructura que no atente tanto contra lo que hoy se consideran patrimonios naturales en la ciudad, se han hecho edificaciones específicamente en el cerro pero aún falta mejorar en el comercio y la estadía en el lugar, se pueden refaccionar muchos lugares en mal estado como es el caso de la iglesia que hace años está olvidada y constituye también un patrimonio muy importante en la ciudad, también se podría considerar la opción de crear espacios públicos en la zona céntrica, ver la forma de conectar al pueblo con las compañías aledañas, hay cosas por mejorar.

La veo con mucho potencial, realmente se ve el interés de ciertos sectores y la rica cultura que poseen, es por ello que genera tanta expectativa

Falta de gestión para impulsar el turismo

Agradable, un lugar estupendo para ir a visitar cada que se puede

Puede ser mayormente explotada.

No recorri aun todos los tramos mencionados

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Lo veo con mucho potencial que desarrollar. Hay mucho por hacer para que sea aún más atractivo

Con mucho potencial

No sé

Creciendo

Con muchas potencialidades

El turismo es una fortaleza de la ciudad que no esta siendo aprovechada en su plenitud hoy dia

El turismo genera ingresos a la ciudad, hace que exista movimiento de personas constante, que tenga vida

En progreso constante.

Interesante, podría potenciarse más

Viable

Pienso que es poco explotado los sitios turisticos con los que cuenta.

Me parece que cada dia se va activando mas

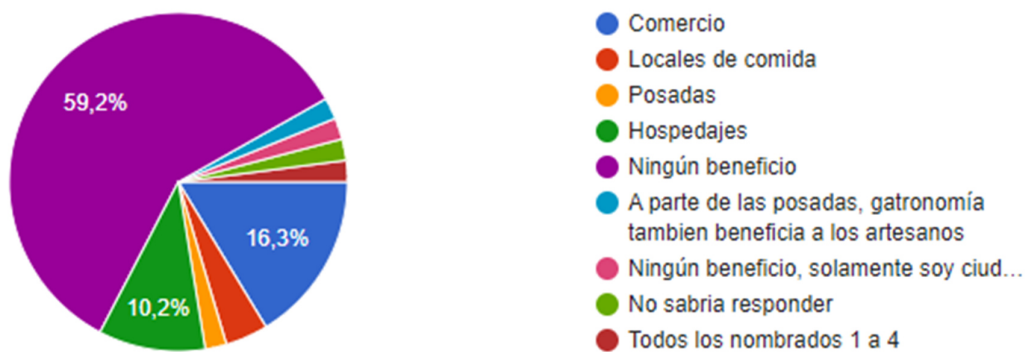
Yaguaron es una ciudad en el cual acuden miles de personas anualmente, el turismo mueve a la ciudad y beneficia por ese medio a muchos pobladores

Faltan más lugares de hospedaje, más actividades nocturnas, y lugares para comer, solo se centran que puntos que ya tienen un gran atractivo, faltan generar sitios webs o apps que ayuden a un turista que no conozca la ciudad

Atractivo

Hay mucho interés en desarrollar está cui
Falta más participación del Gobierno
Interesante es bonita la ciudad de Yaguaron
Muy amena y relajante
Poco enfoque al turismo
Incipiente, verde todavía, falta más planificación
Potencial
Falta cultura hostelera. Falta marketing a nivel nacional e internacional, vender los mitos fuera del país en ferias internacionales. Haced de los mitos una marca nacional, y convertir la ciudad en uno de los mayores atractivos turísticos. Falta mejor frecuencia de transporte público con asunción y con Brasil
Casi nulo
Con mucho campo y buen futuro
Una actividad floreciente.
Muy postergado; se debe incorporar necesariamente los avances tecnológicos en convivencia con el ambiente.
Incipiente

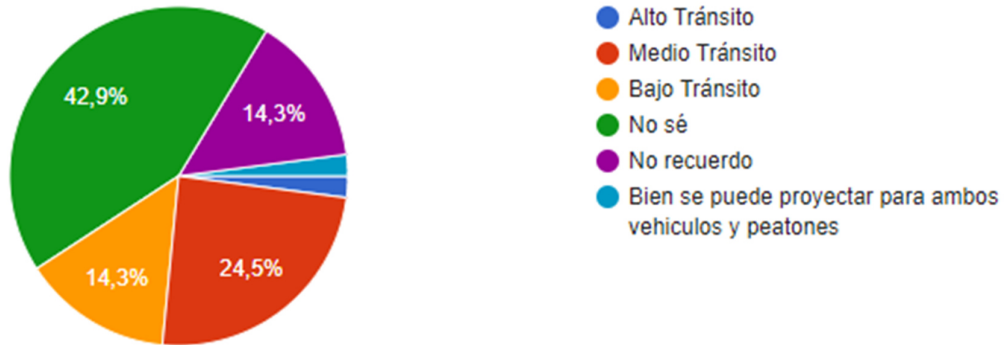
Pregunta 17: ¿Actualmente, el turismo le genera algún beneficio directo?



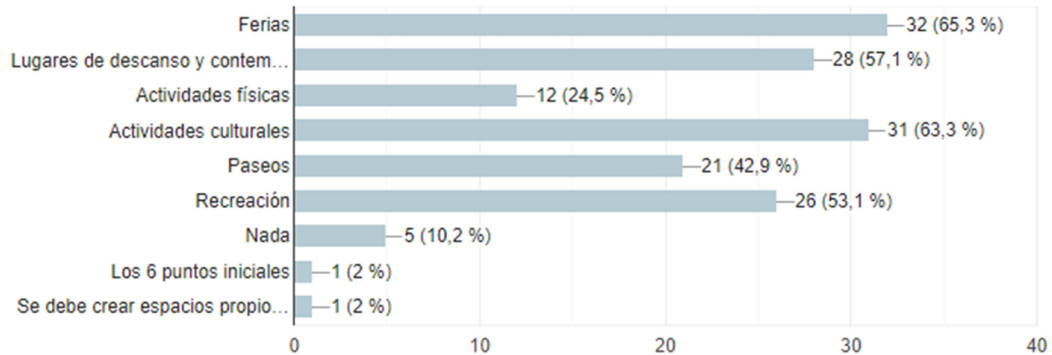
Pregunta 18: ¿Le gustaría que la calle sea destinada en mayor porcentaje al peatón antes que vehicular?



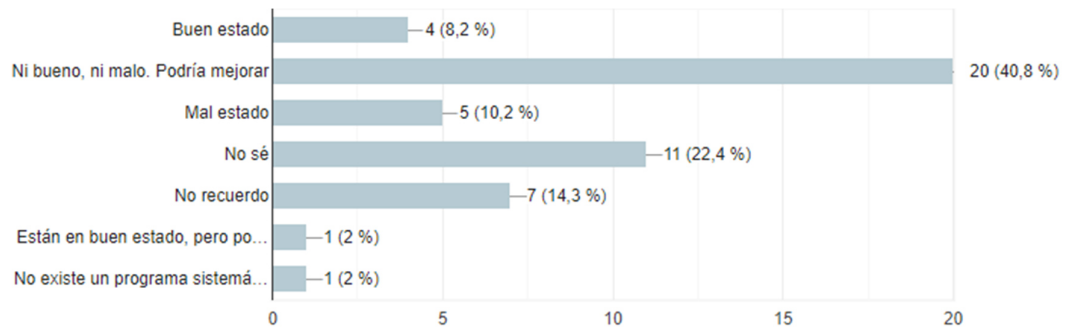
Pregunta 19: ¿Cómo ve la circulación o tráfico vehicular en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos?



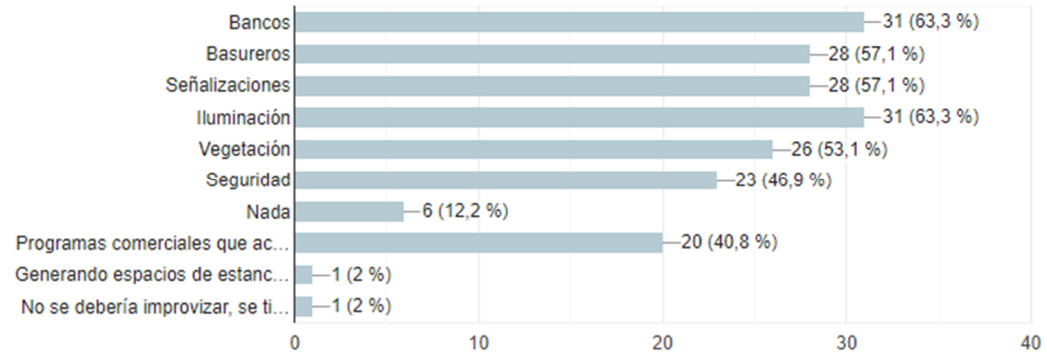
Pregunta 20: ¿Qué actividades apreciaría tener en los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos? Puede marcar varias casillas.



Pregunta 21: ¿Cómo se encuentran los espacios públicos de la ciudad?



Pregunta 22: ¿Qué infraestructuras o equipamientos urbanos le gustaría incorporar en estos tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos para fomentar y favorecer al turismo local? Puede marcar varias casillas. **49 respuestas**

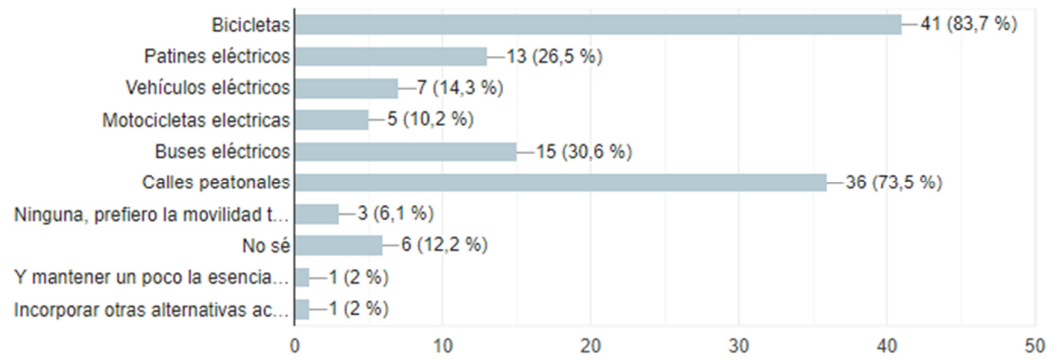


Pregunta 23: Si usted vive en el sitio ¿En su barrio, existen comisiones vecinales? Indicar nombre del barrio y comisión. **15 respuestas**

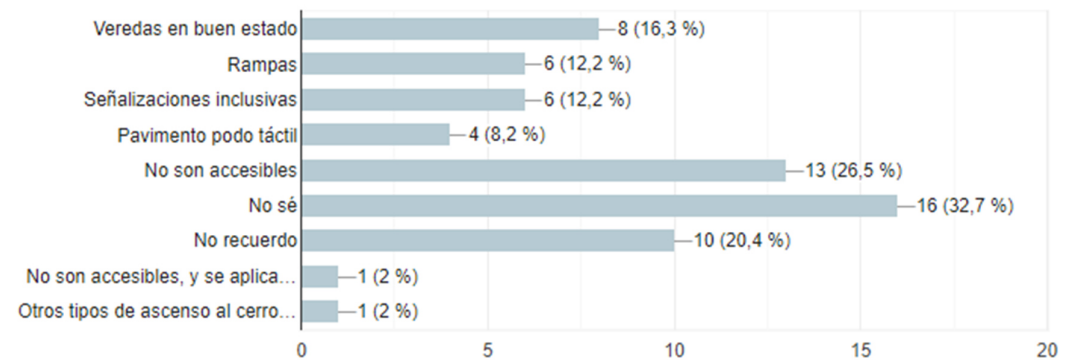
- No vivo en el sitio.
- No vivo en el casco urbano
- No vivo en el sitio
- no vivo por ahí
- No existe.
- San Miguel. No existe
- No aplica en mi caso
- no vivo en el sitio
- Sí. Barrio San Miguel, comisión vecinal con el mismo nombre.

No existe
No vivo
Si comision Pelopincho.barrio san Roque de Asuncion
Comisión María Eugenia
Zayas. Comisión 15 de mayo
No vivo en yaguaron

Pregunta 24: ¿Le gustaría incorporar otras alternativas de movilidad? Puede marcar varias casillas. *49 respuestas*



Pregunta 25: ¿Las calles y veredas de los tramos Paseo de la Cultura- Paseo de las flores- Paseo de los Mitos son accesibles a personas con algún tipo de discapacidad? ¿Cuentan con estos elementos? Puede marcar varias casillas.



Pregunta 26: ¿Le gustaría dejar algún comentario? *16 respuestas*

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Ninguno.

Ninguno

¡Éxitos!

Seguir apostando a la ciudad y sugerir a las autoridades los cambios necesarios.

Mucho ánimo con el TFG!

La ciudad de Yaguarón es un lugar bello que desde estos últimos años ha sido una buena atracción en cuanto a turismo, ciertamente habiendo cosas por mejorar también han llegado organizaciones a fomentar el turismo y el comercio, pero aún faltan cosas por trabajar para ser aún más aprovechada.

Espero realmente que con este trabajo, se pueda visualizar realmente lo que vale y tiene la ciudad para mostrar. Yaguarón tiene un encanto inigualable al alcance de los centros urbanos más poblados en central y también Asunción, así, su potencial es tan grande, y siendo nexo con otras ciudades turísticas por excelencia, es imperante, mejorar las características turísticas de la ciudad, a fin de generar un sistema más dinámico de la misma, y los beneficios sean para todos por igual

Me encanta que más gente se interese por ayudar a que el turismo en la ciudad aumente y se conozcan mas lugares de la ciudad, y por sobre todo que se preocupen por la accesibilidad. Fuerza con el TFG!!!

Falta referirse al Cerro: el museo y los puesto de atencion en la base y en la cima

Buscar que emprendedores a nivel micro o macro tengan una inserción en el turismo de la ciudad, no centrar todo en puntos como el Cerro o la Iglesia 🏰

Espero que si se consigue mejorar no sea que el costo de acceso sea alto ya que en familia cuesta para por cada uno

Fomentar mas el turismo en Paraguay que sea mas accesible para todos ..

Suerte para la tesis, buenísimo el tema

Falta mayor para explicación de la cultura de los mitos. Mayor exposición Internacional, participar en ferias de turismo internacional. Fomentar el transporte público, pues es el primer paso para una movilidad sostenible. Hacer ferias puntuales en las que promover la actividad física, fomentando que la gente camine sus calles, pasee en bicicleta.
Falta más concienciación sostenible por parte de los gerentes y gobernantes.

Me gustaría tener la oportunidad de visitar más esa hermosa ciudad

Los recursos locales son escasos, por eso hay que recurrir indefectiblemente a inversionistas privados para que realmente estos espacios tenga funcionalidad y puedan ser espacios realmente significativos.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1: Mapa de Área de estudio/área de intervención.</i>	25
<i>Ilustración 2: Paseo de la Cultura.</i>	35
<i>Fuente: Reproducida de Paseo de la Cultura-Yaguarón, de Municipalidad de Yaguarón, 2020. (https://www.yaguaron.gov.py/paseo-la-cultura/)</i>	35
<i>Ilustración 3: Paseo de las flores.</i>	37
<i>Fuente: Reproducida de Paseo de las flores-Yaguarón, de Nidia Maldonado. 2020. (https://acortar.link/5jRoE7)</i>	37
<i>Ilustración 4: Paseo de los Mitos.</i>	38
<i>Ilustración 5: Calle Morquio- Asunción</i>	39
<i>Fuente: Reproducida de Riesgo. Morquio tiene muchos obstáculos para los ciegos, de Última Hora. 2017. (https://www.ultimahora.com/las-veredas-morquio-seran-equipadas-los-invidentes-n1078444.html)</i>	39
<i>Ilustración 6: Parklets y Pocket parks.</i>	40
<i>Fuente: Reproducida de “Parklets y Pocket Parks”, espacios públicos de recreación, de Revista Foco. 2021 (https://foco.lanacion.com.py/destacado-foco/2021/06/24/parklets-y-pocket-parks-espacios-publicos-de-recreacion/)</i> ...	40
<i>Ilustración 7: Corrientes, calle peatonal.</i>	42
<i>Fuente: Reproducida de Corrientes, calle peatonal, de Raquel Perahia. 2007 (https://acortar.link/mVHbMN)</i>	42
<i>Ilustración 8: Avenida Italia.</i>	43
<i>Fuente: Reproducida de Avenida Italia: una larga historia para un corto recorrido, de Agustín Gregoret. 2021.</i>	

(https://corrientes.italiani.it/scopricitta/avenida-italia-una-larga-historia-para-un-corto-recorrido/)	43
<i>Ilustración 9: Mural Aborigen.</i>	44
<i>Fuente: Reproducida de Aborigen. Es una de las partes más reconocidas del mural y fue restaurada en el 2008, de Facundo Campos. 2013.</i>	
(https://acortar.link/J6aHUK)	44
<i>Ilustración 10: #Wikicarril.</i>	45
<i>Fuente: Reproducida de Wikicarril, de Colectivo Camina, Haz Ciudad. 2011.</i>	
(http://hazciudad.blogspot.com/2011/10/wikicarril.html).....	45
<i>Ilustración 11: Paseo Bandera.</i>	47
<i>Fuente: Reproducida de Paseo Peatonal Bandera: Urbanismo Táctico, de CIDEU. s.f. (https://www.cideu.org/proyecto/paseo-peatonal-bandera-urbanismo-tactico/)</i>	47
<i>Ilustración 12: Mapa de Ubicación-Aproximación 1.</i>	60
<i>Ilustración 13: Mapa de Ubicación-Aproximación 2.</i>	61
<i>Ilustración 14: Mapa de ubicación-Aproximación 2.</i>	62
<i>Ilustración 15: Paseo de la Cultura. Calle Buenaventura Gamarra.</i>	75
<i>Ilustración 16: Paseo de las flores. Calle Cabo Arias.</i>	76
<i>Ilustración 17: Pase de los Mitos.</i>	77
<i>Ilustración 18: Mapa Topográfico.</i>	83
<i>Ilustración 19: Sector de estudio. Topografía.</i>	84
<i>Ilustración 20: Mapa hidrográfico.</i>	85
<i>Ilustración 21: Mapa de vegetación.</i>	86

<i>Ilustración 22: Mapa de calor.</i>	91
<i>Ilustración 23: Mapa de zonas conflictivas por precipitaciones.</i>	92
<i>Ilustración 24: Mapa de subdivisión del suelo.</i>	93
<i>Ilustración 25: Mapa de ocupación del suelo.</i>	94
<i>Ilustración 261: Mapa de uso del suelo.</i>	95
<i>Ilustración 27: Mapa de tipos de pavimento.</i>	97
<i>Ilustración 28: Mapa de itinerario de transporte público.</i>	99
<i>Ilustración 29: Plaza Monseñor Idelfonso Díaz.</i>	100
<i>Ilustración 30: Plaza de los Héroes de Yaguarón.</i>	100
<i>Ilustración 31: Estado de infraestructuras urbanas (vereda y para de ómnibus).</i>	102
<i>Ilustración 32: Mapa de mobiliario urbanos.</i>	103
<i>Ilustración 33: Punto de observación 1.</i>	104
<i>Ilustración 34: Punto de observación 2.</i>	105
<i>Ilustración 35: Punto de observación 3.</i>	106
<i>Ilustración 36: Punto de observación 4.</i>	107
<i>Ilustración 37: Punto de observación 5.</i>	108
<i>Ilustración 38: Punto de observación 6.</i>	109
<i>Ilustración 40: Semana Santa en Yaguarón.</i>	115
<i>Fuente: Reproducido de Semana Santa en Yaguarón, de ABC color.</i>	
<i>2012. (https://acortar.link/RE0mp)</i>	115
<i>Ilustración 41: La Fiesta de San Buenaventura</i>	117

<i>Fuente: Reproducido de Fiesta de San Buenaventura, de la Municipalidad de Yaguarón. s.f. (https://www.yaguaron.gov.py/la-fiesta-san-buenaventura/)....</i>	117
<i>Ilustración 42: Mapa- División Administrativa.</i>	119
<i>Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.</i>	119
<i>Ilustración 43: Mapa – Zonificación Uso del Suelo.</i>	120
<i>Fuente: Datos del INE. Elaboración: propia.</i>	120
<i>Ilustración 44: Situación actual del tramo Buenaventura Gamarra. Paseo de la Cultura.</i>	144
<i>Ilustración 45: Propuesta tramo Buenaventura Gamarra. Paseo de la Cultura.</i>	144
<i>Ilustración 46: Situación actual tramo Buenaventura Gamarra. (calle al costado del cementerio).</i>	145
<i>Ilustración 47: Propuesta tramo Buenaventura Gamarra. (calle al costado del cementerio).</i>	145
<i>Ilustración 48: Situación actual tramo Paseo de los Mitos.</i>	146
<i>Ilustración 49: Propuesta tramo Paseo de los Mitos.</i>	146
<i>Ilustración 50: Situación actual tramo Paseo de los Mitos.</i>	147
<i>Ilustración 51: Propuesta tramo Paseo de los Mitos.</i>	147
<i>Ilustración 52: Situación actual llegada al Cerro Yaguarón.</i>	148
<i>Ilustración 53: Propuesta llegada al Cerro Yaguarón.</i>	148
<i>Ilustración 54: Distancias entre el árbol y los elementos contruidos de la calle.</i>	169

“Lineamientos Estratégicos Turísticos y de Movilidad Urbana Sostenible, para el mejoramiento urbano ambiental y categorización como Paseo turístico al sector de estudio: Calle Buenaventura Gamarra, Calle Cabo Arias y Paseo de los mitos, entorno a la Iglesia San Buenaventura y el Cerro Yaguarón”
Ramírez Vázquez, Diana Elisa - Rojas Larroza, Mario Roberto.

Fuente: Reproducido de Distancia entre el árbol y los elementos construidos de la calle, de MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad. 169

Ilustración 55: Distancias entre el árbol y la señalética/ alumbrados públicos. 170

Fuente: Reproducido de Distancia entre el árbol y y la señalética/ alumbrados públicos, de MUVH/MADES/PNUD/FMAM. 2021. Manual de Infraestructura Verde Urbana. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la Sustentabilidad. 170

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Observaciones meteorológicas de la estación de Paraguarí. Año: 2020.</i>	88
<i>Tabla 2: Observaciones meteorológicas de la estación de Paraguarí. Año: 2020.</i>	89
<i>Tabla 3: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	104
<i>Tabla 4: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	105
<i>Tabla 5: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	106
<i>Tabla 6: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	107
<i>Tabla 7: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	108
<i>Tabla 8: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	109
<i>Tabla 9: Situación actual de mobiliarios e infraestructuras urbanas en el tramo a analizar.</i>	110
<i>Tabla 10: FODA.</i>	129
<i>Tabla 11: Conflictos y potencialidades.</i>	131
<i>Tabla 12: Escenario actual</i>	132
<i>Tabla 13: Escenario tendencial.</i>	135
<i>Tabla 14: Escenario de la propuesta.</i>	137

<i>Tabla 15: Lineamientos estratégicos a corto plazo.</i>	141
<i>Tabla 16: Lineamientos estratégicos a mediano plazo.</i>	142
<i>Tabla 17: Lineamientos estratégicos a largo plazo.</i>	143
<i>Tabla 18: Recomendaciones urbanas generales 1.</i>	157
<i>Tabla 19: Recomendaciones urbanas generales 2.</i>	159
<i>Tabla 20: Recomendaciones urbanas generales 3.</i>	160
<i>Tabla 21: Recomendaciones urbanas generales 4.</i>	161
<i>Tabla 22: Recomendaciones urbanas generales 5.</i>	163
<i>Tabla 23: Recomendaciones urbanas generales 6.</i>	164
<i>Tabla 24: Recomendaciones urbanas generales 7.</i>	165
<i>Tabla 25: Recomendaciones urbanas generales 8.</i>	167
<i>Tabla 26: Recomendaciones urbanas generales 9.</i>	171
<i>Tabla 27: Recomendaciones urbanas generales 10.</i>	172
<i>Tabla 28: Recomendaciones urbanas generales 11.</i>	173
<i>Tabla 29: Recomendaciones urbanas generales 12.</i>	174
<i>Tabla 30: Recomendaciones urbanas generales 13.</i>	175
<i>Tabla 31: Recomendaciones urbanas generales 14.</i>	176
<i>Tabla 32: Recomendaciones urbanas generales 15.</i>	177
<i>Tabla 33: Recomendaciones urbanas generales 16.</i>	178
<i>Tabla 34: Recomendaciones urbanas generales 17.</i>	179

Fuente de la imagen: Reproducida de Sistema de Señalética Turística Nacional, de Partícula Gráfica.

(2012).(<https://particulagrafica.wordpress.com/2012/03/22/sistema-de-senaletica-turistica-nacional/>) 179

Tabla 35: Recomendaciones urbanas generales 18..... 180

Tabla 36: Recomendaciones urbanas generales 19..... 181

Tabla 37: Recomendaciones urbanas generales 20..... 182

Tabla 38: Recomendaciones urbanas generales 21..... 183

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Línea de tiempo..... 80

Gráfico 2: Línea de tiempo..... 81

Gráfico 3: Línea de tiempo..... 82

Gráfico 4: Observaciones de temperatura promedio mensual. Año: 2020..... 88

Gráfico 5: Registro de precipitación anual. Año: 2020..... 89

Gráfico 6: Estructura por edad de la población..... 114

Gráfico 7: Cantidad de varones y mujeres..... 114

Ilustración 28: Mapa de subdivisión del suelo.Propuesta final..... 149