



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Facultad de Ciencias de la Hospitalidad

Carrera de Turismo

“Propuesta de desarrollo de una cicloruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social De la ciudad de Cuenca”

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:
Ingeniero en Turismo

Autor:

Jonnathan Javier Parra Yanza

CI: 0104921465

Directora:

Ing. Tur. Diana Paola Urgilés Contreras, Mg.

CI: 0104369848

Cuenca, Ecuador

01-Julio-2019



RESUMEN

El presente proyecto tiene como finalidad proponer el desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca. Con el propósito de aprovechar las cualidades que ofrece este parque, debido a que constituye un bien para los ciudadanos y de igual forma para todos los turistas que visiten nuestra ciudad, además que el parque se encuentra rodeado de naturaleza y el río Tarqui que se encuentra en los alrededores haciendo de este lugar aún más acogedor, el Circo Social varía de los demás parques ya que facilita a las personas con distintas discapacidades el pleno disfrute de sus instalaciones que van desde sus juegos, sus caminos con rampas que permiten un fácil acceso, hasta su mayor atractivo que son las bicicletas accesibles, dando así un enfoque inclusivo al lugar.

Es importante destacar que el presente trabajo, pretende contribuir a la disminución de las barreras de accesibilidad que día a día enfrentan las personas con discapacidades, apoyando a una buena calidad de vida sin barreras. Dentro de la propuesta se desarrolla la conceptualización de turismo inclusivo, discapacidad motriz, lugares con espacios accesibles, el marco legal; también se diagnostica la situación actual de Circo Social y se aplica la ruta para personas con discapacidad motriz.

Con la propuesta de esta ciclo ruta accesible se formarán espacios alternativos de interés, que podrán ser visitados por personas no solo con discapacidad motriz sino también para las personas con distintos tipos de discapacidad, dando como resultado una inclusión total, esta ruta plantea además dar a conocer las facilidades que tiene este parque dado que muchas personas desconocen del lugar como tal y finalmente se busca reactivar el uso de la bici inclusiva, ofreciendo una alternativa distinta de esparcimiento y de esta manera abriendo las puertas a la accesibilidad y una calidad de vida digna para todos.

Palabras clave: Turismo inclusivo. Turismo accesible. Ciclo ruta turística



ABSTRACT

The present project intends to propose the development of a cycle tourist route accessible to people with disabilities in Inclusive Social Circus Park of the city of Cuenca. With the purpose of taking advantage of the qualities this park offers, because it constitutes an asset for citizens and similarly for all tourists who visit our city. Moreover, the park is surrounded by nature and the river Tarqui found around it, making this place even more welcoming, the Social Circus varies from the other parks because it makes it easier for people with different disabilities the full enjoyment of their facilities ranging from its games, paths with ramps that allow easy access, including its major attraction that are accessible bicycles, thus giving an inclusive approach to place.

It is important to note that the present work aims to contribute to the reduction of accessibility barriers that disabled people face day to day, supporting a good quality of life without barriers. Within the proposal is developed the conceptualization of inclusive tourism, disabilities, or places with accessible spaces, the legal framework; the current situation of Social Circus was also diagnosed and the routing is applied to people with disabilities.

With the proposal of this cycle path alternative spaces of interest will be accessible, which may be visited by persons not only with motor disability but also for people with various types of disabilities, resulting in a full inclusion, this route also aims to promote the facilities of this park since many people are unaware of the place as such, and it is finally looking to revive the use of the inclusive bike, offering a different alternative of recreation, thus it opens the doors to accessibility and a dignified quality of life for all.

Certificado de precisión FCH-TR-012

Yo, Guido E Abad, certifico que soy traductor de español a inglés, designado por la Facultad de Ciencias de la Hospitalidad, que he traducido el presente documento, y que, al mejor de mi conocimiento, habilidad y creencia, esta traducción es una traducción verdadera, precisa y completa del documento original en español que se me proporcionó.


guido.abad@ucuenca.edu.ec

Santa Ana de los Rios de Cuenca, 23 de Abril de 2019

cc. Archivo

Elaborado por: GEAV  24-Abr-19 (3:32pm)
Recibido por nombre, firma, fecha y hora



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I	14
1.1. ANTECEDENTES	14
1.2. CONCEPTUALIZACIÓN	19
1.2.1. Discapacidad.....	19
1.2.2. CONADIS.....	21
1.2.3. Constitución de la República del Ecuador.....	22
1.2.4. Ley Orgánica de Discapacidad.....	22
1.2.5. Turismo Accesible.....	23
1.2.6. Turismo de Bienestar.....	25
1.2.7. Ciclo rutas.....	26
1.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE CUENCA	26
1.4. ANÁLISIS DE MODELOS DE EXPERIENCIAS EXITOSAS A NIVEL MUNDIAL	29
1.4.1. Modelos internacionales exitosos de Ciclo Vías.....	29
1.4.2. Modelos internacionales exitosos de Parques Accesibles.....	30
1.4.3. Modelos internacionales exitosos de Ciclo Rutas Accesibles.....	32
CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO DEL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL	33
2.1. CARACTERÍSTICAS DE ACCESIBILIDAD	40
2.1.1. Características de accesibilidad del parque inclusivo circo social.....	43
2.2. DIAGNÓSTICO GENERAL EN TORNO A LA ACCESIBILIDAD	46
2.3. PROYECTOS EJECUTADOS	56
2.4. VISITANTES	58
2.5. PRESUPUESTO OPERATIVO ANUAL	60
2.5.1. Presupuesto del año 2016.....	61
2.5.2. Presupuesto del año 2017.....	62
2.5.3. Presupuesto del año 2018.....	63
2.5.4. Estimación de bienes del Parque Circo Social.....	65
CAPÍTULO III: DESARROLLO DE UNA CICLORUTA ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ	66
3.1. CARACTERÍSTICAS DE UNA CICLO VÍA	66
3.1.1. Ancho del carril.....	66
3.1.2. Velocidad de diseño.....	66



3.1.4. Sobre ancho	67
3.1.5. Peralte	67
3.1.6. Radios de giro	67
3.1.7. Distancia de visibilidad	67
3.1.8. Principios de diseño para una ruta ciclo - inclusiva	68
3.2. Como se realiza una ciclo ruta.....	69
3.2.1. Planificación	69
3.3. CICLO RUTAS A NIVEL INTERNACIONAL.....	72
3.3.1. Ciclo ruta en Holanda	72
3.3.2. Ciclo ruta en Chile	73
3.3.3. Ciclo ruta en Bogotá.....	74
3.4. CICLO RUTAS A NIVEL NACIONAL.....	75
3.4.1. Ciclo Paseo Quito.....	75
3.4.2. Bici Quito.....	76
3.4.3. Ciclo ruta recreativa Cuenca	76
3.5. Comparación de una bicicleta común y una bicicleta accesible.....	77
3.6. HERRAMIENTAS UTILIZADAS PARA REALIZAR LA CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ	79
3.7. Que es una ruta.....	82
3.8. PARÁMETROS A SEGUIR AL REALIZAR UNA CICLO RUTA	83
3.9. SEÑALIZACIÓN DE LA RUTA.....	85
3.9.1. Según MINTUR que nos dice sobre las ciclo rutas	85
3.10. TRAZADO DE LA CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ	88
3.10.1. Boceto inicial de la propuesta	88
3.10.2. Cuadros de Strava	89
3.10.3. Ruta realizada con GPS.....	90
3.10.4. Cuadro de altitud	91
3.10.5. Cuadro de velocidad.....	92
3.11. ESTADO ACTUAL DE LA RUTA	93
3.11.1. Punto de salida y llegada.....	93
3.11.2. Distintos tipos de terreno en el transcurso de la ruta	94
3.11.3. Señalización.....	95
CAPÍTULO IV: VALIDACIÓN DE LA RUTA.....	96
4.1. PREPARATIVOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA RUTA.....	96



4.2. PRUEBA PILOTO DE LA “CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL”	99
4.3. ENCUESTA DE SATISFACCIÓN	103
4.3.1. Resultados.....	104
4.4 . CONCLUSIONES DE LA RUTA REALIZADA	107
4.5. RECOMENDACIONES DE LA RUTA REALIZADA.	108
CONCLUSIÓNES Y RECOMENDACIONES	109
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110
ANEXOS	119
Anexo 3: Diseño de Tesis Aprobado	141

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Anciano Neandertal.....	15
Ilustración 2. Prótesis en la II Guerra Mundial.....	17
Ilustración 3. Turismo Accesible en Ecuador.....	19
Ilustración 4. Juegos para personas con movilidad reducida	32
Ilustración 5. Ubicación espacial del Parque Inclusivo Circo Social	35
Ilustración 6. Objetivos de la propuesta de Parque Inclusivo	35
Ilustración 7. Propuesta Arquitectónica.....	36
Ilustración 8. Espacios recreativos y deportivos.....	37
Ilustración 9. Zona de recreación infantil.....	38
Ilustración 10. Áreas verdes y zonas de descanso	39
Ilustración 11. Diferencia entre espacio accesible y espacio inclusivo.....	41
Ilustración 12. Espacios Deportivos	44
Ilustración 13. Canchas Deportivas.....	44
Ilustración 14. Carpa	45
Ilustración 15. Carpa Circo Social	45
Ilustración 16. Tipo de piso.....	46
Ilustración 17. Ingresos al Parque	48
Ilustración 18. Ingresos laterales al Parque	49
Ilustración 19. Ingreso trasero al Parque.....	50
Ilustración 20. Baños.....	50
Ilustración 21. Baño Accesible	51
Ilustración 22. Lavabos	52



Ilustración 23. Juegos Accesibles	53
Ilustración 24. Señalización.....	54
Ilustración 25. Zonas de Descanso	55
Ilustración 26. Proyectos	56
Ilustración 27. Proyecto Circo Social Cuenca.....	57
Ilustración 28. Proyectos con la Comunidad	58
Ilustración 29. Seis principios de diseño de una ruta ciclo - inclusiva	68
Ilustración 30. Diseño del trazado de una ciclo vía	71
Ilustración 31. Ciclo ruta en Holanda.....	73
Ilustración 32. Ciclo ruta en Santiago De Chile	74
Ilustración 33. Ciclo ruta en Bogotá.....	75
Ilustración 34. Mapa de ruta del Ciclo paseó Quito	75
Ilustración 35. Mapa del circuito BiciQuito.....	76
Ilustración 36. Ciclo Ruta Recreativa - Cuenca	77
Ilustración 37. Estructura de una bicicleta de montaña	77
Ilustración 38. Estructura de una bicicleta de montaña	78
Ilustración 39. Bicicleta accesible.....	78
Ilustración 40. Estructura de una bicicleta adaptada para personas con discapacidad	79
Ilustración 41. Logo Strava.....	80
Ilustración 42. Modelo de bicicleta accesible.....	80
Ilustración 43. Modelo de bicicleta accesible.....	81
Ilustración 44. Modelo de bicicleta accesible.....	82
Ilustración 45. Ciclismo Turístico.....	87
Ilustración 46. Boceto primer trazado de la ruta	88
Ilustración 47. Cuadro general Strava	89
Ilustración 48. Trazado en GPS de la ruta	90
Ilustración 49. Cuadro de altitud.....	91
Ilustración 50. Cuadro de Velocidad.....	92
Ilustración 51. Punto de inicio y fin de ruta	93
Ilustración 52. Tipos de terrenos	94
Ilustración 53. Distintos terrenos	95
Ilustración 54. Elaboración de letreros	96



Ilustración 55. Señalización.....	97
Ilustración 56. Marcado de Ruta.....	97
Ilustración 57. Box Lunch	98
Ilustración 58. Bicicletas Inclusivas	99
Ilustración 59. Show de Circo.....	100
Ilustración 60. Bicicletas.....	101
Ilustración 61. Entrega de Box Lunch.....	102
Ilustración 62. Pregunta 1	104
Ilustración 63. Pregunta 2	104
Ilustración 64. Pregunta 3	105
Ilustración 65. Pregunta 4	105
Ilustración 66. Pregunta 5	106
Ilustración 67. Pregunta 6	106
Ilustración 68. Pregunta 8	107
Ilustración 69. Pregunta 8	107

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Clasificación de las discapacidades	20
Tabla 2 Modelos de ciclo vías a nivel mundial	29
Tabla 3 Objetivo y líneas de acción para el proyecto Circo Social	40
Tabla 4 Características de un parque inclusivo.....	42
Tabla 5 Registro de visitas inclusivas.....	59
Tabla 6 Presupuesto Año 2015	60
Tabla 7 Presupuesto Año 2016	61
Tabla 8 Presupuesto año 2017	62
Tabla 9 Presupuesto Año 2018	63
Tabla 10 Estimación de bienes hasta el año 2018	65
Tabla 11 Características de una Ciclo Via.....	66
Tabla 12 Longitud vs. Pendiente	84
Tabla 13 Pendiente según desnivel	84
Tabla 14 Calculo de peralte.....	85
Tabla 15	145



Cláusula de licencia y autorización para la publicación en el Repositorio Institucional

Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

Jonnathan Javier Parra Yanza en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "**Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca**", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 02 de julio de 2019



Jonnathan Javier Parra Yanza

C.I: 0104921465



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Cláusula de Propiedad Intelectual

Cláusula de Propiedad Intelectual

Jonnathan Javier Parra Yanza, autor/a del trabajo de titulación "**Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca**", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 02 de julio de 2019

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Parra Yanza', written over a horizontal line.

Jonnathan Javier Parra Yanza

C.I: 0104921465



DEDICATORIA

Dedicado a todas las personas que formaron parte de mi vida universitaria, entre ellos a mi madre por todo su esfuerzo en brindarme lo necesario para cumplir mis metas, a mi gran amigo Daniel Jara por ser un pilar importante en mi progreso académico y en fin a todos mis amigos y familiares que supieron apoyarme para la culminación de esta gran etapa.

Jonnathan Javier Parra Yanza



AGRADECIMIENTO

Agradezco a cada una de las personas quienes colaboraron para el desarrollo del presente trabajo. En primera instancia, agradezco al Director del Parque Inclusivo Circo Social Marco Guerra por la apertura y apoyo en el desarrollo de esta propuesta. Mi sincera gratitud a Mgst. Diana Urgilés, tutora del presente trabajo de titulación, quien ha guiado y motivado durante el desarrollo del proyecto de intervención y a mi amigo Paul Andrade que con la ayuda de su conocimiento en el tema pudo ser un guía de gran ayuda para realizar el presente trabajo. Definitivamente, agradezco a la universidad de Cuenca por su alto nivel educativo brindado y en especial a mi familia y amigos por el apoyo recibido para la culminación de una etapa más en nuestras vidas.



INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de intervención plantea el desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el parque inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca, manejando en su mayoría una estrategia de indagación documental, las fuentes de investigación serán en su páginas de internet, libros, revistas, folletos entre otras. También será necesaria una investigación en campo en el parque inclusivo Circo Social en donde se diagnosticará la situación actual del parque y se trazará la ruta que se plantea realizar.

Para el objetivo 1, se realizará una revisión bibliográfica en libros, documentos, y archivos en general para obtener la información correcta que permita conceptualizar los términos a utilizar, posteriormente se investigara cuáles y cuantos son los lugares de esparcimiento que tienen un enfoque de accesibilidad en la Ciudad de Cuenca.

Para el objetivo 2, es necesario el estudio en campo para relacionarnos con el área de trabajo y con los involucrados a través de una investigación; realizar un diagnóstico de la situación actual en la que se encuentra y realizar un trabajo conjunto con los expertos y encargados del área, así mismo se va a realizar un convenio para el intercambio de información con las entidades encargadas del parque.

Para el objetivo 3, nuevamente se trabajará en campo es decir en el Parque Inclusivo Circo Social en donde se revisará y socializará con las entidades pertinentes el circuito ciclístico inclusivo, trazando y señalizando la ciclo ruta que se plantea realizar para posteriormente ponerlo en ejecución y de esa forma brindar una alternativa de esparcimiento y bienestar para las personas con necesidades de accesibilidad en la ciudad de Cuenca, finalmente se realiza una encuesta de satisfacción para de esta forma analizar la perspectiva que tienen las personas de la ciclo ruta accesible.



CAPÍTULO I

1.1. ANTECEDENTES

Dentro de la temática del presente trabajo de intervención es necesario comprender la historia del turismo accesible, así como la nueva tendencia de turismo de bienestar, además de los conceptos que ayudarán al establecimiento de la ruta ciclo turística accesible, en efecto es necesario conocer la historia de estos términos que han sido utilizados en los últimos años como una diferenciación de productos, esto debido a las nuevas tendencias de mercado enfocadas a los públicos como personas con discapacidad, tercera edad, entre otros; esta diferenciación se da para un mejor disfrute del turismo.

En la antigüedad, existían complejas formas de supervivencia, llevadas a pensar que las personas con discapacidad eran abandonadas o asesinadas, al considerar que eran una carga durante las situaciones de movilización, incluso al huir de desastres naturales o enfrentamientos

También existen ejemplos de evidencias como el esqueleto de un anciano neandertal encontrado en Shanidar Cave, el cual padeció artritis y tenía un brazo amputado. Esta evidencia hace referencia al intento de medidas curativas; en el Neolítico existieron pinturas y vasijas donde se plasmó a personas con padecimientos como escoliosis, acondroplasia o miembros amputados (Valencia, 2014).

Ilustración 1. Anciano Neandertal



Ilustración 1. Anciano Neandertal encontrado en Shanidor Cave. Recuperado de: Archeology News Network.

A lo largo de la historia se presumían acciones como desechar aquellos individuos con discapacidad, debido a que no eran consideradas personas que puedan aportar; ejemplos de ello, en la India se los arrojaba al río Ganges o en el caso de Babilonia eran excluidos de la sociedad. Luego en Roma los niños que nacían con alguna discapacidad eran objeto de diversión, esclavitud y malos tratos, además de desecharlos si no aportaban nada a la sociedad (COCEMFE, 2018).

Incluso en la sociedad hebrea la discapacidad fue considerada como una “marca del pecado”, por aquella razón las personas con discapacidad no podían ejercer sus funciones religiosas (Valencia, 2014). Este modelo se mantuvo hasta el cristianismo, donde de igual manera la discapacidad era “obra del demonio”, continuamente el mismo evolucionó hasta ser un modelo de marginación excluyente (COCEMFE, 2018), la razón de este modelo surge por los movimientos religiosos de la época.



En referencia a la silla de ruedas, con la finalidad de dar solución a los problemas de movilidad de algunas personas con discapacidad, nace esta en la comarca de la Vera en España de manera anónima, además de ayudar las personas, el Monasterio de Yuste fue considerado como la única obra con accesibilidad del siglo XVI por las ayudas arquitectónicas que conllevaba (COCEMFE, 2018).

Durante la edad media, muchos eventos de discriminación se relacionaron directamente con la administración basada en las religiones, esto incluía a mujeres, esclavos y personas con discapacidad; vagos, delincuentes, prostitutas, brujas, locos fueron calificativos dirigidos para estas personas (Valencia, 2014).

Para los inicios de la edad moderna las discapacidades en pueblos indígenas americanos, fueron respetadas de mayor manera. Un ejemplo de aquello fueron los Mayas, quienes trataban con gran bondad a ancianos y personas con discapacidad, además entre los Incas sudamericanos las amputaciones eran comunes, lo que daba paso al esfuerzo de compensar la discapacidad (Valencia, 2014).

Consecuentemente, la sociedad cambió el modelo de marginación por uno más responsable, dándose cambios como el apoyo a jóvenes con secuelas físicas y psíquicas involucrados en la I Guerra Mundial; inclusive un año después de la misma (1919) se crea la Organización del Trabajo (OIT), quienes se encargaron de velar por los derechos de las personas con discapacidad (Valencia, 2014).

No es hasta la II Guerra Mundial que surge un nuevo modelo, este conocido como médico o rehabilitador. De este modelo se destaca la exclusión según como la persona pueda aportar a la sociedad, no obstante se mantiene este modelo hasta finales del siglo XX, donde ya se han desarrollado referentes en productos de apoyo (COCEMFE, 2018).

Ilustración 2. Prótesis en la II Guerra Mundial



Ilustración 2. Personas heridas durante la segunda guerra mundial. Recuperado de: Pinterest Segunda Guerra Mundial

En el año 1948, con la participación de 58 estados miembros de la asamblea general de la ONU se adopta la Declaración Universal de Derechos Humanos, esta exige que independientemente de raza, color, sexo, religión, idioma, opinión política, entre otros, todas las personas deben gozar de los mismos derechos y libertades otorgadas (Organización de las Naciones Unidas, 1948).

En los tiempos contemporáneos, la lucha por erradicar la discriminación hacia las personas con discapacidad ha concedido la necesidad de formar un modelo enfocado en los derechos de las personas (COCEMFE, 2018). Para aquello en los años 60 y 70, Estados Unidos e Inglaterra resuelven que las causas de la discapacidad no son ni religiosas, ni científicas, sino sociales (COCEMFE, 2018).

Al respecto, diferentes organizaciones se han dedicado al desarrollo de este fenómeno, en Europa, por ejemplo, se han creado organizaciones dedicadas al turismo accesible, tal es el caso de la Red Europea de Turismo Accesible (ENAT), quienes se han encargado de hacer de los destinos accesibles, además de promover el Turismo de manera inclusiva (García, 2017).



Otros promotores del tema en cuestión son la Fundación Once, quienes han desarrollado varias herramientas para la implementación de buenas prácticas en turismo accesible mediante convenios con la Organización Mundial del Turismo y la ENAT. En este contexto existen varias organizaciones que se han dedicado al trabajo con discapacidades, entre ellas: PREDIF, Accessible Spain Travel, Banco Mundial, Fundación ACS, Real Patronato sobre Accesibilidad, Flying Wheels Travel, entre otras.

En Latinoamérica también se han desarrollado Redes, las cuales trabajan en la problemática de la accesibilidad, entre ellas México Acces y Asociación Mexicana de Turismo Inclusivo han desarrollado varios talleres y diplomados para la sensibilización de las discapacidades en el desarrollo turístico, además, mediante trabajos internacionales han colaborado Dominican Acces y la Red Dominicana de Turismo Accesible.

Con esto es pertinente mencionar que en el Ecuador existen pocas organizaciones que ayudan al Turismo Accesible, no obstante, el CONADIS (Consejo Nacional de Discapacidades) ha integrado a las discapacidades en materia turística, recientemente se firmó un convenio internacional con España para promover el Turismo Accesible en Ecuador.

Un ejemplo claro en Ecuador es la Red de Turismo Accesible del Ecuador, un emprendimiento privado liderado por Alfonso Eliecer Morales el 16 de febrero de 2016 en Baños de Agua Santa, quien, al ser una persona con discapacidad, ha logrado posicionar a la ciudad de Baños de Agua Santa como la primera ciudad accesible del Ecuador. Esta entidad actualmente crea paquetes turísticos accesibles, ofrece capacitaciones en diseño universal y accesibilidad y mantiene foros de discusión sobre la temática, con el fin de establecer políticas que ayuden a la accesibilidad de los destinos en el país.

Ilustración 3. Turismo Accesible en Ecuador



Ilustración 3. Turismo accesible en Baños De Agua Santa Ecuador. Recuperado de: El Norte Ecuador Turismo Inclusivo.

1.2. CONCEPTUALIZACIÓN

1.2.1. Discapacidad

Discapacidad es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales (Organización Mundial de la Salud, 2001).

Al hablar de discapacidad, es necesario entender que su definición puede tener cierta dificultad, ya que conlleva un conjunto de limitaciones al interactuar con la sociedad, no obstante, ciertas concepciones dicen que es un deterioro, pérdida o anomalía de la función psicológica, mientras que una discapacidad resulta ser un impedimento para realizar una actividad, dependiendo de la edad o factores socio culturales (Poria, Reichel, & Brandt, 2009).

La clasificación de las discapacidades está dividida en dos niveles, los mismos que se dividen en grupos compuestos por:



Tabla 1

Clasificación de las discapacidades

CLASIFICACIÓN DE LAS DISCAPACIDADES	
Grupos	Subgrupos
Grupo 1	Subgrupo 1 Discapacidades para ver
	Subgrupo 2 Discapacidades para oír
	Subgrupo 3 Discapacidades para hablar
	Subgrupo 3.1 Discapacidades de la comunicación y comprensión del lenguaje
	Discapacidades sensoriales y de la comunicación
Grupo 2	Discapacidades Motrices
Grupo 3	Discapacidades Mentales
Grupo 4	Discapacidades Múltiples

Nota: Descripción de la clasificación de las discapacidades más comunes. (Clasificación Internacional de las discapacidades OMS, 2001).

Se considera a una persona con discapacidad a toda aquella que, como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, con independencia de la causa que la hubiera originado, ve restringida permanentemente su capacidad biológica, psicológica y asociativa para ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria (Ley Orgánica de Discapacidades, 2014). Al respecto la OMT (Organización Mundial del Turismo) dice que se entiende por persona con discapacidad a toda persona que encuentra un obstáculo en su participación en la sociedad, obstáculos creados en el entorno en el que se encuentran, sin poder participar de viajes, alojamientos u otros servicios turísticos (Organización Mundial del Turismo, 2014).

La discapacidad es un concepto en constante evolución en donde se combina la deficiencia de una persona y los obstáculos que puede encontrar en la sociedad,



entre ellos barreras físicas e impedimentos actitudinales de la sociedad, por esta razón más discapacitada se vuelve la persona, si existen más obstáculos (Millan Escriche, 2010). Además, por lo general, se asocia a la discapacidad con un capital social escaso, junto con aspectos como el desempleo, la discriminación de género, étnica o racial e incluso la pobreza (Kastenholz, Eusébio, & Figueiredo, 2015).

Con respecto a la discapacidad física o motriz, se define a la misma como la limitación o afección, desventaja o imposibilidad de la persona en su sistema motor. Sus causas se deben a problemas durante la gestación o dificultades durante el nacimiento, además de ser causa de una lesión medular, esto a razón de accidentes o problemas del mismo organismo (Valarezo, 2013).

1.2.2. CONADIS

El Consejo Nacional Consultivo para la igualdad de discapacidades (CONADIS) es un organismo de consulta y apoyo de carácter interinstitucional e intersectorial, presidido por el Órgano Ejecutivo, creado para promover el cumplimiento de los objetivos y fines que debe cumplir la Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS) en lo referente a la ejecución de las políticas sociales sobre discapacidad (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, 2013).

Esta institución tiene como finalidad contribuir en el proceso de inclusión social, económica y cultural de las personas con discapacidad de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, en Ley 42 de 27 de agosto de 1999 sobre Equiparación de Oportunidades para las personas con discapacidad y en la Ley 23 del 28 de junio de 2007, entre otras.

Sus principales funciones se enmarcan en la formulación de políticas relacionadas con discapacidades, elaborar el Plan Nacional de Discapacidades, la defensa jurídica de los derechos de las personas con discapacidad y la coordinación, seguimiento y evaluación de las acciones que se realizan en temas de discapacidad en sector público y privado.



El CONADIS es además una instancia de participación democrática, conformado por las instituciones gubernamentales, las organizaciones de y para personas con discapacidad y la sociedad civil organizada vinculada directamente al tema de la discapacidad, y está regida por la Secretaría Nacional de Discapacidad (SENADIS) responsable de garantizar el cumplimiento de las políticas sociales de discapacidad en el sector gubernamental.

1.2.3. Constitución de la República del Ecuador

Dentro de la Constitución, se reconocen varios derechos dirigidos a las personas con discapacidad, enmarcados en su Artículo 47, entre ellos se puede nombrar:

- La rehabilitación integral y la asistencia permanente, que incluirán las correspondientes ayudas técnicas.
- El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas.
- El acceso a mecanismos, medios y formas alternativas de comunicación, entre ellos el lenguaje de señas para personas sordas, el oralismo y el sistema braille (Asamblea Constituyente, 2008, p. 21).

De igual forma en el artículo 48 se afirma: La inclusión social, mediante planes y programas estatales y privados coordinados, que fomenten su participación política, social, cultural, educativa y económica (Asamblea Constituyente, 2008).

1.2.4. Ley Orgánica de Discapacidad

La presente Ley tiene por objeto asegurar la prevención, detección oportuna, habilitación y rehabilitación de la discapacidad y garantizar la plena vigencia, difusión y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, establecidos en la Constitución de la República, los tratados e instrumentos internacionales; así como, aquellos que se derivaren de leyes conexas, con enfoque de género, generacional e intercultural. (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012).

Es pertinente mencionar que esta ley es la única del Ecuador en nombrar el Turismo Accesible como actividad de las personas con discapacidad; en la sección IV de esta ley, en su artículo 44 textualmente dice:



La autoridad nacional encargada del turismo en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, vigilarán la accesibilidad de las personas con discapacidad a las diferentes ofertas turísticas, brindando atención prioritaria, servicios con diseño universal, transporte accesible y servicios adaptados para cada discapacidad (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2012, p. 12).

Y para complementar expresa que:

“[...] los organismos mencionados vigilarán que las empresas privadas y públicas brinden sus servicios de manera permanente, así como también que promuevan tarifas reducidas para las personas con discapacidad” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2012).

1.2.5. Turismo Accesible

Una vez conocidos los conceptos de discapacidad y su marco legal, es necesario entender al turismo accesible como una actividad enfocada al disfrute del turismo por parte de las personas con discapacidad, bajo esta premisa, esta tipología de turismo cuenta con la creación de espacios y entornos con diseño universal, es decir, entornos que ayudan al desempeño de personas con discapacidad permanente o temporal, familias con niños pequeños, entre otros (Organización Mundial del Turismo, 2014).

Según María Teresa Fernández, el turismo accesible ha alcanzado cierta relevancia, sobre todo en la forma de gestión de empresas del sector turístico, dirigida a la mejora de la accesibilidad para personas con discapacidad, no solo con fines lucrativos, sino también con fines sociales (2017). En este contexto se puede mencionar que el turismo accesible es un conjunto de actividades que se originan en el tiempo libre, donde, se pretende brindar amplia satisfacción individual y social a la persona y así conseguir la integración de quienes tienen capacidades distintas, a través de su igualdad de oportunidades (Millán Escriche, 2015).

Al respecto, este tipo de gestión se expone cinco puntos fundamentales:

- La mejora de la accesibilidad contribuiría a eliminar barreras y desigualdades en el acceso al turismo; permitiendo así el disfrute y acceso



a los servicios turísticos por parte de las personas con algún tipo de discapacidad.

- El destino gozaría de una mejor imagen social.
- En un punto de vista económico, la oferta de un destino accesible atraería un nuevo segmento de mercado.
- Por lo general, una persona con discapacidad viaja acompañada por al menos una persona.
- Se contribuiría a la estacionalidad, ya que el viajero con discapacidad prefiere realizar sus viajes en épocas de menor afluencia turística (Fernández Alles, 2017).

Otra concepción dice que el turismo accesible desde sus inicios se ha concebido como una actividad realizada por personas con discapacidad física, psíquica o sensorial, garantizando el uso y disfrute del turismo, donde se pretende facilitar el acceso de las personas con discapacidad a las infraestructuras y servicios turísticos (Domínguez Vila, Fraiz Brea, & Alén González, 2011).

Así, Manuela Santos Pita complementa que el turismo existe cuando las formas de transporte, los servicios y los destinos que se ofertan pueden ser utilizados y están disponibles para todos los visitantes (Santos Manuela, 2009). En concordancia a este concepto es necesario adaptar los espacios y entornos para poder eliminar barreras que impidan la participación de las personas con discapacidad en la actividad turística.

Todas las personas dentro de la industria del turismo saben que las personas con algún tipo de discapacidad necesitan un servicio extra, a razón de tener el derecho de experimentar los servicios y oportunidades de la misma forma que el resto, por lo tanto el personal debe estar calificado para poder brindar este servicio de la mejor y más adecuada manera (Yarra Ranges, 2011).

El turismo accesible está dentro de un nuevo nicho de mercado emergente relacionado a viajeros con discapacidades, cada día este mercado va creciendo y busca mejorar las ofertas de recreación que existen en la actualidad, esto busca mejorar los servicios en todas las formas, desde incorporar en buses turísticos rampas hasta tener guías especializados en el manejo de este grupo de personas (Hamk, 2011)



Si las discapacidades han sido históricamente un motivo de investigación el turismo accesible es aún más. Actualmente, este tipo de turismo está reconocido mundialmente y debe cumplir sus derechos fundamentales y sobre todo el gobierno debe ser el principal regulador de su correcto funcionamiento (Buj, 2010).

1.2.6. Turismo de Bienestar

Para la elaboración de este trabajo de intervención se ha tomado en cuenta un enfoque basado en turismo accesible, no obstante, para complementar la propuesta final es necesario entender al turismo de bienestar, al respecto, esta tipología de turismo se conceptualiza como la práctica de viajar a un destino, con el objetivo de recibir tratamientos, sean estos terapéuticos, preventivos, de bienestar físico o mental, es decir, realizar las actividades turísticas, pero a su vez complementarlas con actividades de bienestar (Galaz, Yamazaki, & Ruiz, 2018).

El turismo de bienestar al ser una subcategoría de turismo de salud, es practicado por personas “sanas”, con el objetivo de preservar su salud (de la Hoz Correa & Muñoz Leiva, 2016). En concordancia al trabajo a proponerse, se intenta combinar dos tipologías de turismo, por un lado, el turismo accesible el cual se conceptualiza como un turismo para personas con discapacidad y por otra parte el turismo de bienestar que estaría enfocado a las personas que acompañen a las personas con discapacidad, personas que previamente se denominan como “sanas”.

Mario Puente Pacheco dice que existen dos subdivisiones de turismo de bienestar, la primera es lúdico – creativo, la cual se basa en el ajuste o reestructuración de un estilo de vida, esto mediante viajes voluntarios enfocados en realizar actividades diferentes de la rutina del agente receptor; como tratamientos se encuentran: saunas, piscinas, fitness, deportes, entre otros. La segunda habla de un sentido holístico basados en cuerpo, mente y espíritu, es decir, prácticas ancestrales, yoga, retiros, entre otros (2015). En efecto, para la realización de este trabajo se utilizará el primer modelo basado en deportes y esparcimiento.



También se afirma que el turismo de bienestar tiene cierto potencial de crecimiento en comparación al turismo de salud o turismo médico, esto debido a la cantidad de procedimientos y actividades a realizar, por ende, no se limita a la salud física, sino también actividades lúdico-recreativas, de wellness u holísticas (Puente Pacheco, 2015).

1.2.7. Ciclo rutas

Ciclo rutas provienen de dos tipos de definiciones, por una parte, el ciclismo, el cual se identifica como una actividad física deportiva que emplea el uso de la bicicleta para movilizarse de un punto a otro, sean estos en grandes distancias o en lugares recreativos (Icaza Torbay, 2015). Por otra parte, ruta la cual refiere a un recorrido desde un punto hacia otro; por ende, Miguel Icaza dice que, ciclo ruta se define como un corredor vial o camino exclusivo para el tránsito de ciclistas, comprendido de un punto a otro (2015).

En el caso de ciclo rutas accesibles, es necesario adaptar las bicicletas a utilizarse para el correcto uso de las personas con discapacidad física.

1.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE CUENCA

La ciudad de Cuenca, en la actualidad, intenta posicionarse como una ciudad accesible, así lo confirma una noticia publicada en el Diario el Tiempo, en donde se menciona que la idea es convertir a Cuenca en una ciudad donde no existan barreras, esto referente a emprendimientos, transporte y tecnologías de la información y comunicación y así de esta forma ser parte de la toma de decisiones en igualdad de condiciones (Diario El Tiempo, 2015).

Sin embargo, estas acciones aún no se han visto reflejadas en la ciudadanía, ni en la administración pública. En la misma noticia se menciona que Cuenca intenta ser la primera ciudad accesible del Ecuador, no obstante, ya existen modelos exitosos como la ciudad de Baños de Agua Santa, que gracias a las gestiones de su administración, se ha logrado posicionar como la primera ciudad accesible del país.

En este sentido, existen ciertos espacios que cuentan con accesibilidad dentro de la ciudad, sin embargo, es preciso mencionar que la ciudad de Cuenca aún



no cuenta con los parámetros de accesibilidad necesarios, principalmente en el centro histórico.

Los lugares más representativos con parámetros de accesibilidad son los siguientes:

- **Parque el Recreo**

Este parque está ubicado en la Av. Primero de Mayo y su área de intervención es de 8.590 metros cuadrados. Este proyecto se enmarca en el programa Cinturón Verde y su monto de inversión asciende a 355.000 dólares.

El área mencionada cuenta con varios trabajos realizados, entre ellos: bordillos, camineras, jardineras, juegos bío saludables, pérgolas, estación de bicicletas, áreas recreativas, iluminación, entre otros (Martinez, 2017). Además, este parque cuenta con piso de seis centímetros de aspersion, el cual evita daños en los niños si existiesen casos de caídas. También el área cuenta con accesos inclusivos, que permiten que alumnos del IPCA (Instituto de Parálisis Cerebral del Azuay) y la población en general puedan disfrutar del mismo (Diario El Tiempo, 2016).

- **Museo Remigio Crespo Toral**

Este museo, durante los últimos años se ha sometido a varios cambios, de los cuales se ha tomado en consideración la accesibilidad del mismo. Dentro del museo existen pantallas con información en lengua de señas, se han implementado rampas y ascensores, además se están desarrollando carteles con sistema Braille, todo esto con el objetivo de brindar verdadero disfrute al visitante con discapacidad.

- **Museo Pumapungo**

El museo Pumapungo de la ciudad de Cuenca, es considerado como uno de los más grandes a nivel Ecuador, por ende, sus espacios se consideran accesibles para visitantes con discapacidades físicas, además, sus autoridades han implementado nuevas formas de comunicación dirigidas a todas las personas, entre estas consideraciones existen pantallas con información gráfica, hologramas y sistema braille y en el último año se han desarrollado tesis de



estudiantes que han logrado establecer la lengua de señas como elemento de mediación entre el museo y personas con discapacidad auditiva.

- **Av. Remigio Crespo**

Si bien no existen documentos de respaldo, la avenida Remigio Crespo, considerada como una zona de gran afluencia comercial, ha manejado parámetros de accesibilidad, donde es evidente el uso de piso podo táctil, espacio destinado a personas con discapacidad física y coches de bebé. Además, las aceras cuentan con una ciclo vía que atraviesa gran arte de la avenida y se conecta a la Av. Fray V. Solano.

- **Vía principal del Tranvía Cuatro Ríos**

Un tema reciente, el cual no ha demostrado alcances aún es el tranvía, el cual evidencia que, durante todo su recorrido, además de sus unidades, se manejan bajo parámetros de accesibilidad. Se puede observar el uso de piso podo táctil, enmarcado en las normas de accesibilidad vigentes, y cuenta con semáforos y señalización con sonido, dato que facilita el modo de uso de este transporte.

- **Parque Inclusivo “Circo Social”**

A breves rasgos, este parque es considerado como el único parque totalmente inclusivo de la ciudad de Cuenca, el mismo está diseñado para el disfrute de personas con y sin discapacidad. El parque cuenta con una superficie de 825 metros cuadrados y tiene más de 50 juegos interactivos, además de columpios adaptados, y paneles musicales para la estimulación auditiva (El Telégrafo, 2013).

- **Piedra de Agua**

Según la guía virtual de turismo accesible, elaborada por FENEDIF (Federación Nacional de Ecuatorianos con Discapacidad Física) y CONADIS, en cooperación con COCENFE, Fundación ONCE y el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, se considera a Piedra de Agua como un lugar accesible y de esparcimiento en la ciudad de Cuenca. Dentro de la Guía no existe mayor información de los parámetros utilizados para clasificar al lugar.



1.4. ANÁLISIS DE MODELOS DE EXPERIENCIAS EXITOSAS A NIVEL MUNDIAL

1.4.1. Modelos internacionales exitosos de Ciclo Vías

Durante los últimos años, las ciudades han adoptado nuevas formas de movilización, entre ellas está el uso de la bicicleta, y para su correcto uso ha sido necesario implementar ciclo rutas que atraviesen diferentes puntos o se desarrollen en lugares específicos.

En efecto, varias ciudades alrededor del mundo han desarrollado la idea de ciclo vías o ciclo rutas, en donde se ha evidenciado su utilidad y manejo sostenible. Entre los casos más destacados se encontraron:

Tabla 2

Modelos de ciclo vías a nivel mundial

Ciudad	País	Descripción
Medellín	Colombia	21 Km de ciclo vías, 1% del total de viajes a Medellín se realizan en bicicleta.
Ámsterdam	Holanda	400 Km de ciclo vías, sistema público de alquiler de bicicletas. 600.000 bicicletas en 2006.
Copenhague	Dinamarca	36% de los habitantes viajan en bicicleta. Las bicicletas se integran a la red de trenes. 100 Km de ciclo rutas aproximadamente.
Bogotá	Colombia	5% (350.000 habitantes) de la población prefiere la bicicleta. Desde 1975 se cierran ciertos carriles



		para la circulación de bicicletas.
Curitiba	Brasil	Ciudad con movilidad basada en la bicicleta. 120 Km de ciclo vías.
Montreal	Canadá	Sistema público de bicicletas. 400 Km de ciclo vías.
Portland, Oregón	Estados Unidos	8% de los ciudadanos utilizan la bicicleta como medio de transporte. 400 Km de ciclo vías.
Brasilea	Suiza	394 Km de ciclo vías. Sistema público de alquiler de bicicletas.
Barcelona	España	30.000 personas adoptan la bicicleta como medio de transporte. Sistema público de bicicletas.
Beijín	China	50.000 bicicletas para uso público.

Nota: Antecedentes y breves descripciones de modelos de ciclo vías exitosos a nivel mundial.
Fuente: (Barreto & González, 2017).

1.4.2. Modelos internacionales exitosos de Parques Accesibles

Los parques accesibles a nivel internacional han tomado mayor relevancia por sus tipos de construcciones inclusivas, basadas en diseño universal y parámetros de accesibilidad, en efecto, existen varios modelos exitosos que se nombrarán a continuación:

- **Parque Natural Iguazú (Argentina)**

El Parque Nacional Iguazú está ubicado al noreste de Argentina y tiene una extensión de 67.000 hectáreas, por su gran valor paisajístico y ecológico fue declarado como Patrimonio Natural de la Humanidad en el año 1984. Para el año



1995, la administración de parques nacionales, decidió dotar al lugar de nueva infraestructura la cual sirva para la atención integral hacia sus diferentes públicos.

Dentro de la infraestructura del proyecto, se tomaron consideraciones como la eliminación de barreras y el fácil desplazamiento de las personas con discapacidad, además, este cuenta con recursos que facilitan la participación de todas las personas, es decir, casi en la totalidad del Parque Nacional puede ser recorrido por todo tipo de personas. Entre sus características: no poseen escaleras, senderos y pasarelas diseñados para personas con discapacidad visual, motriz, personas de alta edad y coches de bebé y cuentan con doble pasamanos.

Es preciso mencionar que, estas instalaciones se rigen bajo las normas internacionales de accesibilidad, es decir, material adecuado para la movilización de personas con discapacidad, las rampas no superan el 6% de pendiente, existen carros eléctricos a disposición y el tren cuenta con los espacios necesarios para usuarios de sillas de ruedas. El restaurante y el centro de interpretación cuentan con sistema Braille (Ponce, Shek, & Valenzuela, 2014).

- **El Parque del Avión (España)**

Este parque temático hace referencia a la conmemoración de un vuelo histórico entre Getafe y París; el mismo está ubicado en la ciudad de Getafe, España. Sus principales características son: juegos sonoros, columpios adaptados, sistema braille, entre otras. Dentro de su atractivo principal (avión), cuenta con rampas de ayuda, paneles lúdicos e integración con los demás juegos.

“El Parque del Avión constituye un estupendo ejemplo de integración de juegos entre edades y sin discriminar a niños con capacidades diferentes” (Ponce et al., 2014).

- **Parque Rotario Universalmente Accesible RUA, en el Parque Carlos Sarmiento Lora (Colombia)**

Mediante la iniciativa de la familia Rotaria y el apoyo de la administración pública, se constituyó el parque Rotario Universalmente Accesible, el cual tiene como objetivo permitir su disfrute a más de 6.000 personas con discapacidad; este

parque fue construido de acuerdo a las necesidades de las personas con discapacidad de este Municipio.

El parque cuenta con diferentes estaciones (la luz, el sonido, del silencio, el viento), además de un bosque con columpios y carrusel adaptado para niños en silla de ruedas. La superficie total del parque es de 1.300 metros. Todos sus caminos cuentan con alertas de color amarillo y líneas guía dedicados para personas con discapacidad visual.

Las estaciones antes nombradas cuentan con diferentes plantas aromáticas, además de contar con juegos cognitivos y carteles con sistema de lecto-escritura braille. Su idea principal es compartir el espacio tanto entre personas con discapacidad como personas sin la misma (Ponce et al., 2014).

Ilustración 4. Juegos para personas con movilidad reducida



Ilustración 4. Parque Rotario Universalmente Accesible. Recuperado de: Aprende Colombia Accesibilidad.

1.4.3. Modelos internacionales exitosos de Ciclo Rutas Accesibles

Las descripciones antes mencionadas hacen referencia a modelos de ciclo vías y parques accesibles utilizados a nivel mundial, no obstante, es necesario conocer los modelos utilizados principalmente para personas con discapacidad.



En este sentido, existen modelos inclusivos desarrollados en ciertas ciudades, entre las cuales se ha encontrado:

- **Serena y Coquimbo (Chile):** Este proyecto consiste en la implementación de una ciclo vía con enfoque inclusivo, con una extensión de 2 Km aproximadamente. La entidad a cargo de impulsar este proyecto es el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile.

El presupuesto utilizado para efectuar la ciclo vía fue de 1.450 millones de pesos, lo que equivale a 2´106.639,55 dólares.

Dentro de las especificaciones técnicas, la ciclo ruta está desarrollada para el uso de bicicletas especiales adaptadas para personas con discapacidad, además tiene un ancho de tres metros, por lo tanto, es considerada la primera ciclo ruta inclusiva del país (Diario El Día, 2016).

Es importante reconocer que la previa investigación de los términos a trabajar, tendrá incidencia en la propuesta final. Dentro de este capítulo se recopilieron datos históricos como antecedentes y conceptos como discapacidad, turismo accesible, turismo de bienestar, ciclo rutas, además de un pequeño marco normativo. Todo para entender la magnitud de la propuesta, además del trabajo a realizarse.

Como una pequeña síntesis se puede concluir que la discapacidad es un tema emergente, donde se debe trabajar adecuadamente, intentando satisfacer correctamente las necesidades, buscando mejoras en el bienestar del turista, y, como se explica en los conceptos de turismo accesible, no solo se benefician las personas con discapacidad, sino que nos beneficiamos todos.

En lo que respecta a las tendencias de ciclo rutas o ciclo vías, es importante resaltar que la propuesta creará mayor cohesión social, además de beneficiar a personas de un grupo vulnerable y de esta forma se fomentará un atractivo que en cierto modo se mantiene invisible.

CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO DEL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL

En el siguiente capítulo se tomará en cuenta las acciones realizadas en el Parque Inclusivo “Circo Social”, lugar en donde se realizará la propuesta final.



Como primera instancia, el parque nace desde la firma de convenios para la creación de este espacio, principalmente con un enfoque en la enseñanza de artes circenses. El 16 de septiembre de 2010 se firma uno de los convenios de cooperación con el Ministerio de Cultura de Rusia, para desarrollar escuelas de artes de circo y acrobacia a nivel nacional.

Consiguiente a esto se conforman los espacios a trabajar, entre ellos estaban cuatro municipios, Cuenca (sector Hermano Miguel), Guayaquil (sin delimitación), Tena (varias zonas delimitadas) y Quito (sector La Bota) (Gestion, 2012).

El proyecto Circo Social fue creado por Cirque Du Soleil de Canadá en los años 90. Este proyecto se ha implementado en más de 50 comunidades a nivel mundial y llegó a Ecuador en el año 2011, mediante un convenio entre la Vicepresidencia y Cirque Du Soleil. Este programa de cooperación internacional consistió en entrenar grupos de trabajadores sociales y artistas para diferentes intervenciones a nivel nacional (Gestion, 2012).

Después de estas delimitaciones de espacio surge la necesidad de generar un espacio urbano con características inclusivas, principalmente para el disfrute de familias y niños con discapacidad.

Su ubicación es la siguiente:

Ilustración 5. Ubicación espacial del Parque Inclusivo Circo Social

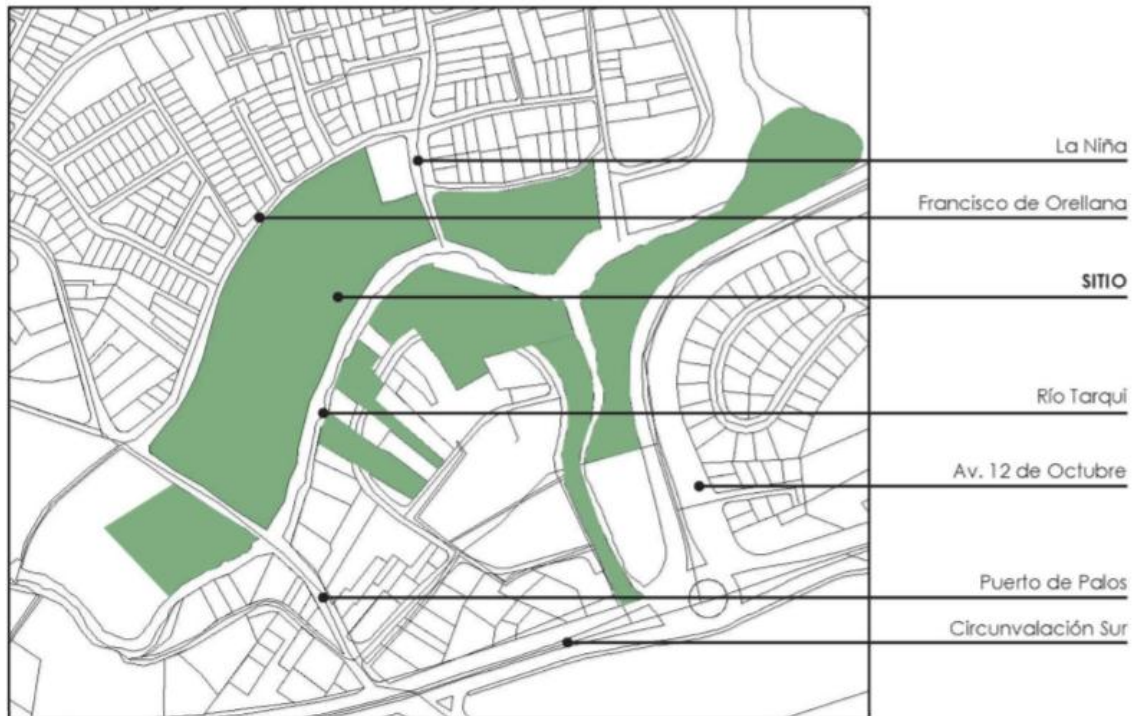


Ilustración 5. Ubicación en espacio, delimitaciones y sitio de intervención. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Entre los Objetivos de la propuesta del parque Inclusivo están:

Ilustración 6. Objetivos de la propuesta de Parque Inclusivo

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	
<p>Generar un espacio urbano - arquitectónico ordenado con características inclusivas cuyas condiciones espaciales sean óptimas para potencializar actividades familiares, deportivas, recreacionales y culturales.</p> <p>Modelo de recreación inclusivo para niños con capacidades diferentes, enfocando la interacción y vinculación con el medio en general</p>	<p>Dotar de un espacio cubierto para la realización de actividades culturales.</p> <p>Implementación de juegos infantiles inclusivos.</p> <p>Generar accesos y recorridos óptimos para personas con capacidades diferentes.</p>	<p>Incentivar la práctica deportiva con la dotación de canchas deportivas, ciclovía y camineras.</p> <p>Arborizar el área. Vegetación media</p> <p>Dotar de mobiliario urbano: bancas, papeleras, luminarias, señalética.</p> <p>Iluminación seguridad.</p>

Ilustración 6. Objetivos planteados en el proyecto Parque Temático Inclusivo. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014)

Este espacio urbano cuenta con un total de 2.4 hectáreas y se divide en Circo Social y el parque inclusivo, el cual cuenta con un total de 825 m². El parque se ubica en la parroquia Yanuncay, junto al río Tarqui.

Todo el Parque y Circo fueron construidos en dos diferentes fases, por un lado, la carpa circense encargada de la vicepresidencia y en segunda instancia los drenajes, zonas verdes, parque lúdico, camineras, ciclovías y canchas encargadas al GAD Municipal de Cuenca. Se ejecutó una tercera parte en el año 2014, con la construcción de las oficinas administrativas y más espacios recreativos.

Con respecto a su propuesta arquitectónica, esta cuenta con:

Ilustración 7. Propuesta Arquitectónica



Ilustración 7. Delimitación de las zonas estructuradas arquitectónicamente. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Los espacios recreativos y deportivos, cuentan con canchas de uso múltiple, camineras y ciclo vías, estas se notan en la siguiente ilustración:

Ilustración 8. Espacios recreativos y deportivos

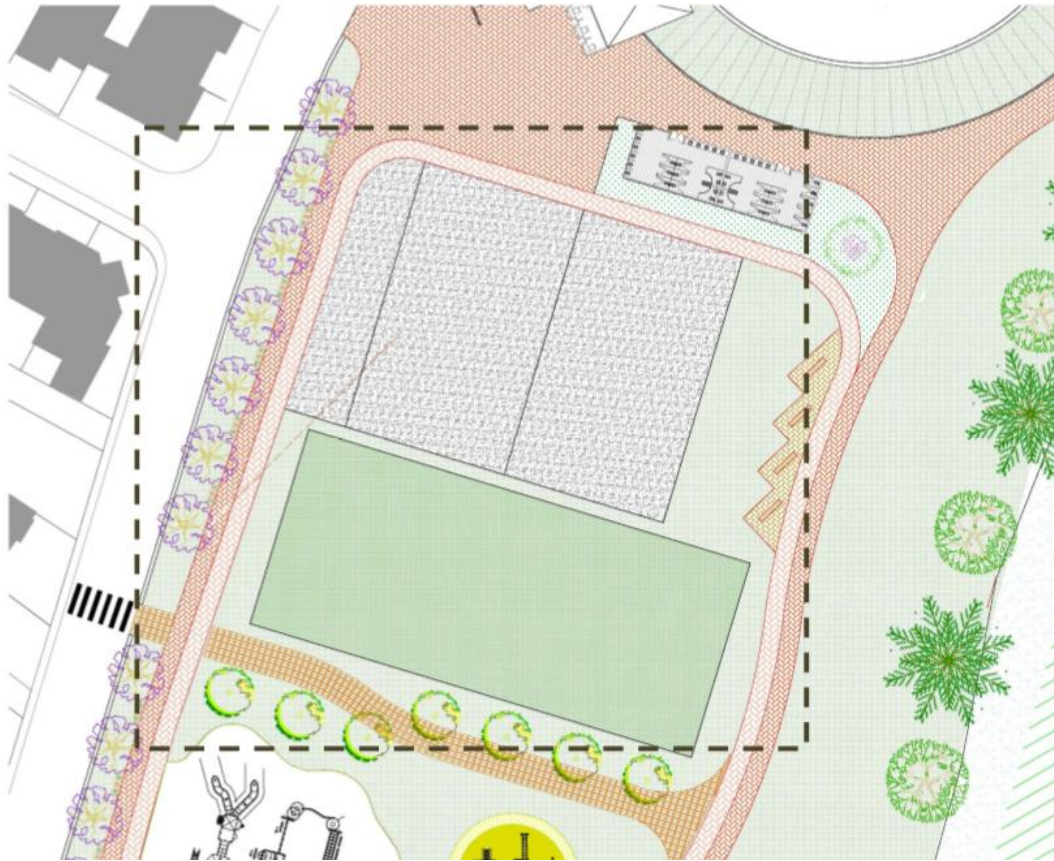


Ilustración 8. Delimitación de las zonas de canchas. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

La zona de recreación infantil se muestra de la siguiente forma:

Ilustración 9. Zona de recreación infantil

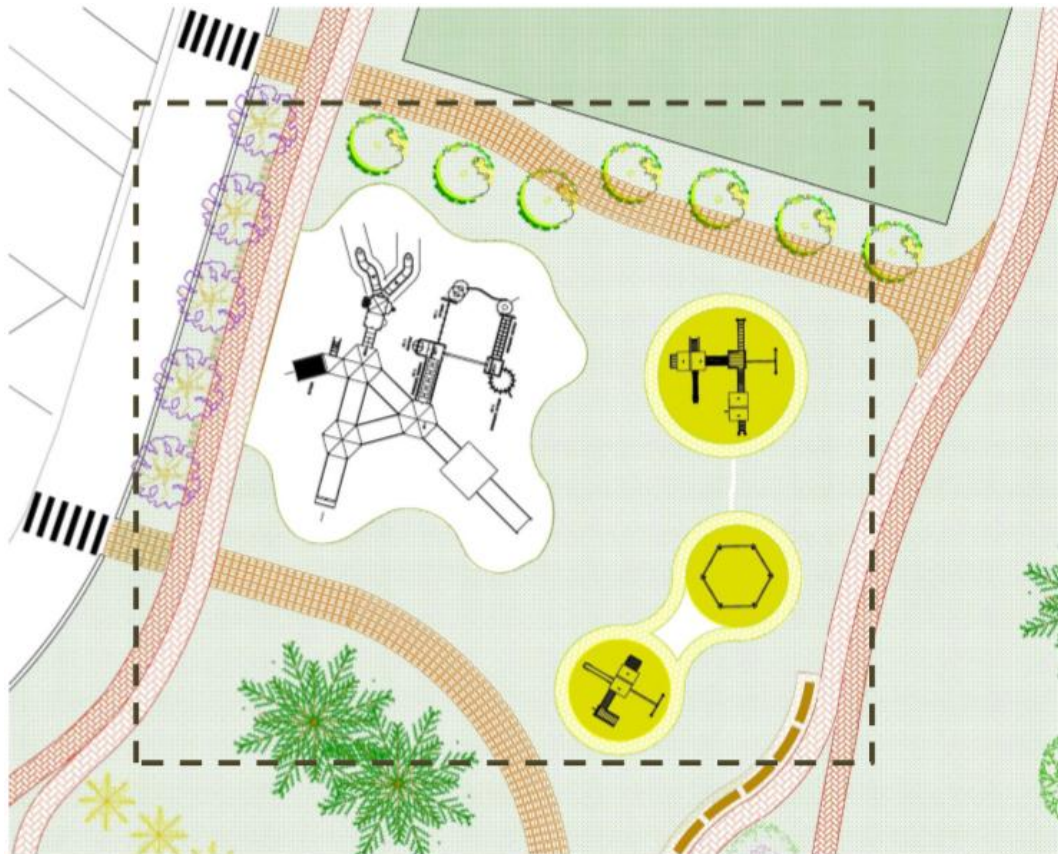


Ilustración 9. Juegos infantiles inclusivos, accesos y recorridos óptimos para personas con capacidades diferentes. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Por último, las zonas de descanso y áreas verdes se muestran de la siguiente forma:

Ilustración 10. Áreas verdes y zonas de descanso



Ilustración 10. Puente peatonal, mobiliario urbano (bancas, papeleras, luminarias), zonas arboladas y seguridad. Fuente: *Nota*: (Circo Social Cuenca, 2014).

Según la página web oficial de “Acción Social Municipal” la población beneficiada son: 48.715 niños, niñas, adolescentes con y sin discapacidad, adultos mayores y ciudadanía en general. Mientras que su presupuesto asignado es de \$189.778,02. Su objetivo y líneas de acción se describen de la siguiente manera:



Tabla 3
Objetivo y líneas de acción para el proyecto Circo Social

OBJETIVO	LÍNEAS DE ACCIÓN	
Contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón Cuenca, a través de la intervención social, artística, recreativa y deportiva que fomenten la integración social y un ambiente seguro y saludable.	1	Proyecto de intervención social “Proyecto Circo Social con todos sus componentes, contribuyendo al rescate y la restitución de los derechos de niños en situación de riesgo, a través del aprendizaje de artes circenses Proyecto Circo Social.
	2	Funcionamiento de la bicicleta pública solidaria.
	3	Desarrollo de un plan de sensibilización en discapacidades, en el marco de los derechos.
	4	Funcionamiento de la escuela de fútbol y canchas sintéticas.

Nota: Descripción de objetivo y líneas de acción para el proyecto Circo Social. Fuente: (Acción Social Municipal, n.d.)

2.1. CARACTERÍSTICAS DE ACCESIBILIDAD

Para poder analizar las características de accesibilidad de un espacio, principalmente en parques, es necesario saber que es un espacio inclusivo y un espacio accesible. Al respecto se definen los dos de la siguiente forma:

Ilustración 11. Diferencia entre espacio accesible y espacio inclusivo

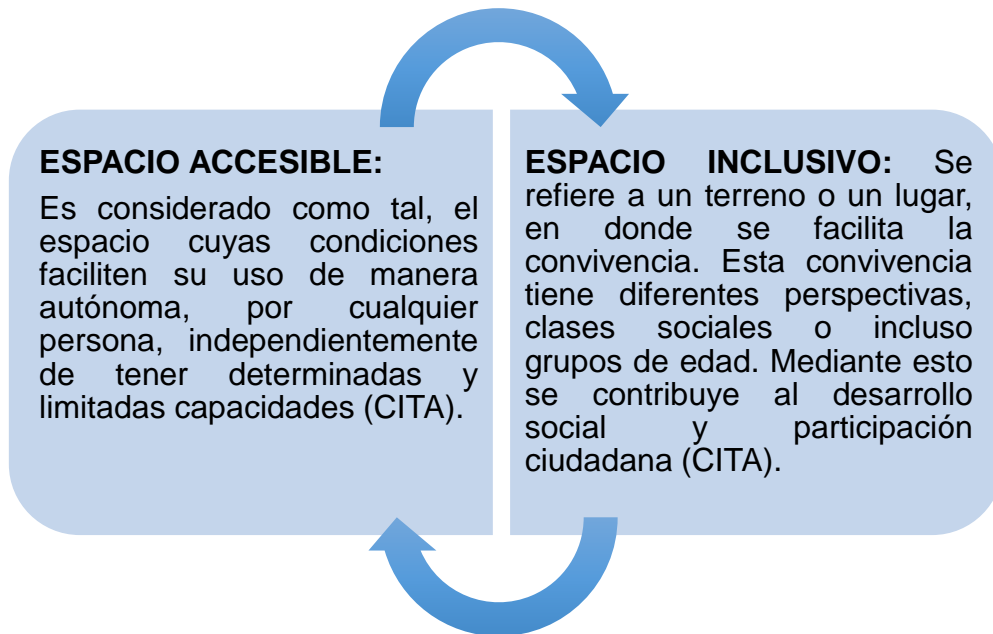


Ilustración 11. Se puede afirmar que si un espacio es accesible, también es inclusivo; la accesibilidad facilita la inclusión adecuada de todas las personas en general. Fuentes: Espacio Accesible (Canarias, n.d.) y Espacio Inclusivo (Adrian, 2018).

Una vez entendidos estos conceptos, las características de accesibilidad para que un parque sea accesible deben ser las siguientes:



Tabla 4
Características de un parque inclusivo

CARACTERÍSTICAS DE UN PARQUE ACCESIBLE	
Senderos	Refiere a los senderos marcados en un parque, estos pueden ser utilizados para caminatas o como ciclovías.
Rampas o Vados	Se debe contar con las rampas adecuadas para la entrada de personas en sillas de ruedas, bicicletas o personas con discapacidad parcial.
Juegos Infantiles	Los parques mayoritariamente son visitados por familias con niños, por lo tanto, es necesario adecuar juegos para niños (juegos interactivos y de enseñanza).
Zonas de descanso	Refiere a las zonas para descansar en caminatas o paradas para bicicletas, sin obstaculizar a los demás usuarios.
Zonas verdes	Los parques deben guardar armonía con el medio ambiente, por ende, se debe contar con áreas verdes a lo largo de todo el parque.
Canchas	Las canchas son utilizadas como uso múltiple para la recreación de los usuarios del parque.
Mobiliario Urbano	Entre el mobiliario que debe tener un parque principalmente se nombran las bancas que también sirven como zonas de descanso.

Nota: Las características nombradas son básicas para diseñar o analizar un parque accesible.

Fuente: (Avellaneda, 2012).

A diferencia de las características antes nombradas, la Corporación Ciudad Accesible, alude que las plazas y parques urbanos accesibles deben contar con las siguientes condiciones:

- **Llegada al parque:** La llegada al parque o plaza debe facilitar su uso para adultos mayores, personas con movilidad reducida, sillas de ruedas, personas con coches de niños, entre otros. En ocasiones los principales obstáculos son las veredas, cruces peatonales, estacionamientos o paradas de transporte público.



- **Punto de acceso principal:** El punto de acceso debe ubicarse en el sector de mayor flujo peatonal acompañado principalmente de señalización, números de emergencia, luminaria, entre otros. Desde este punto se definen las rutas internas. Los demás puntos de acceso son considerados secundarios.
- **Rutas y circulaciones:** Estas rutas permiten la circulación de manera accesible y deben tener relación directa con toda el área del parque. Pueden ser al menos dos, la primera externa (perímetro del parque), la segunda interna conectada desde los puntos de acceso al parque.
- **Áreas o zonas interiores:** se deben considerar varias zonas que pueden dividirse según los grupos objetivos que usen el parque (ejercicio, recreación, juegos infantiles, entre otros).
- **Zona de juegos:** Por lo general, los juegos son las zonas más importantes del parque, ya que ayudan al desarrollo físico, psicológico y social, principalmente para niños. Estos juegos deben manejarse bajo parámetros y criterios para amplios rangos de funcionalidades.
- **Zona de deportes y ejercicios:** Esta zona debe mantenerse en la parte interna del parque y separada de las zonas infantiles por seguridad. Sus características deben tener diseño universal que faciliten su uso tanto de pie como sentado.
- **Zona de descanso:** Estas zonas son utilizadas para descansar o compartir y también debe conectarse con los senderos internos, estas pueden contar con bancas y mesas.

Por lo tanto, es importante analizar, bajo los criterios antes nombrados, las especificaciones técnicas del parque objeto de estudio.

2.1.1. Características de accesibilidad del parque inclusivo circo social

Según la ficha técnica del Centro Cultural Circo Social Cuenca (Circo Social Cuenca, 2014), este está situado en un área de 2.4 hectáreas, en la parroquia Yanuncay a orillas del río Tarqui. Su objetivo es fomentar igualdad, integración y cohesión social, esto al ser un complejo multidisciplinario. Sus áreas son:

Ilustración 12. Espacios Deportivos



Ilustración 12. Juegos infantiles inclusivos, accesos y recorridos óptimos para personas con capacidades diferentes. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014)

Ilustración 13. Canchas Deportivas



Ilustración 13. Delimitación de las zonas estructuradas arquitectónicamente. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Ilustración 14. Carpa

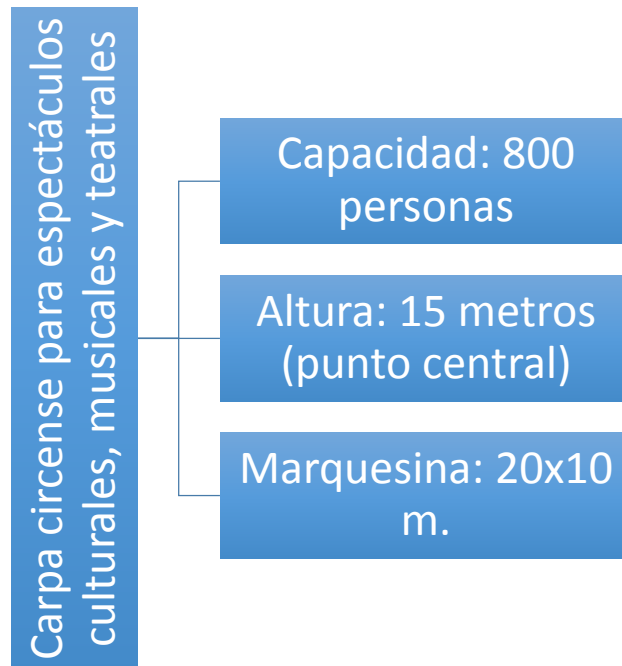


Ilustración 14. Carpa Circense para distintos usos culturales y artísticos. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Ilustración 15. Carpa Circo Social



Ilustración 15. Delimitación de las zonas estructuradas arquitectónicamente. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Con respecto al parque inclusivo, este cuenta con 825 m² dentro de la misma área de 2.4 Has., sus características son:

- **Estaciones de aprendizaje:** Estas se subdividen en dos áreas, para niños de entre 2 y 5 años, y entre 5 y 12 años. Para facilitar la integración de los niños con diferentes capacidades, se cuenta con más de 50 juegos interactivos, entre ellos:
 - Columpios colectivos, deslizadores para sillas de ruedas, palas mecánicas, túneles de gateo, mesas de arena. Todos estos para ayudar al desarrollo de motricidad fina y gruesa.
 - Tubos parlantes, canicas giratorias, tres en raya, panales musicales. Estos para ayudar a la estimulación auditiva, visual y táctil.
- **Pisos:** Se afirma en la presente ficha técnica que “(está) compuesto por el mismo material utilizado en parques temáticos como Disney World” (Accesible, n.d.) Este tipo de piso tiene una garantía de 20 años y una resistencia de impacto de caídas de hasta 2,4 m.

Ilustración 16. Tipo de piso

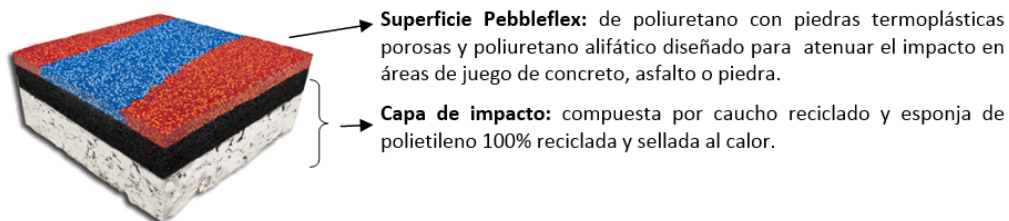


Ilustración 16. Tipo de piso utilizado en las áreas del Circo Social, principalmente en los juegos inclusivos.

- **Estructuras:** como moderador de temperatura, los juegos están recubiertos de PVC. Se afirma que con esto se cumplen normas y estándares de seguridad.

Dichas estructuras, además del piso poroso, fueron instaladas por trabajadores del Municipio de Cuenca mediante la guía de la empresa “Landscape Structures” y el diseño de todo el parque inclusivo se lo realizó mediante la fundación “Shane’s Inspiration”.

2.2. DIAGNÓSTICO GENERAL EN TORNO A LA ACCESIBILIDAD

Para clasificar los entornos con accesibilidad dentro del parque inclusivo Circo Social vamos a realizar una clasificación por colores, dicha clasificación se

realizará de la siguiente forma, se pondrá una marca de agua en las fotografías tomadas de todos los espacios del parque y se realizará una diferenciación por colores quedando de la siguiente forma:




 Zona verde	Será el color designado para todo espacio que cuente con características de accesibilidad, necesarias para que todas las personas que visiten el parque puedan disfrutar de sus instalaciones, más allá de si tienen alguna discapacidad o no puedan realizar las actividades en su totalidad.
 Zona amarilla	Será el color para todo espacio del parque que cuenta con características de accesibilidad sin embargo se pueden realizar mejoras a las mismas.
 Zona roja	Será el indicador para todo espacio dentro del parque no cuente con características de accesibilidad y se sugiere que sean arregladas o mejoradas.

Ilustración 17. Ingresos al Parque



Ilustración 17. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Como podemos observar en las imágenes la mayoría de los ingresos al Parque Inclusivo Circo Social cuentan con rampas o entradas al nivel de la calle que facilitan a las personas acceder a sus instalaciones, en especial si las personas que van a ingresar utilizan silla de ruedas.

Ilustración 18. Ingresos laterales al Parque



Ilustración 18. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Existe otros accesos al parque inclusivo que no cuentan con todas las características de accesibilidad que faciliten a las personas su fácil ingreso una de ellas es la entrada que podemos visualizar en las fotografías, a pesar de tener el mismo nivel tanto la entrada como el parque, el puente resulta de cierta forma peligroso para una persona que ingrese con silla de ruedas , sin embargo también podemos observar que tiene barandales para que las personas se puedan sujetar de los mismos , así que la única sugerencia sería poner un letrero que indique que dicho acceso puede tener cierta dificultad o a su vez puede ser resbaladizo.

Ilustración 19. Ingreso trasero al Parque



Ilustración 19. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Finalmente podemos visualizar otro ingreso al parque inclusivo y este ha sido clasificado como zona roja, debido a que si bien la entrada está al nivel de la calle el acceso al mismo tiene mayor dificultad ya que existe material de construcción dispersado en la calle una especie de ripio que hace que sea pesado el ingreso para una persona con silla de ruedas, bastón, etc. Lo único que se recomendaría es limpiar esta zona de ingreso.

Ilustración 20. Baños



Ilustración 20. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Los ingresos a los baños tanto como de hombres y de mujeres están debidamente adecuados con rampas para el ingreso y barandales que facilitan subir por la rampa.

Ilustración 21. Baño Accesible



Ilustración 21. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

De igual forma los servicios higiénicos cuentan con baños especiales para personas con discapacidad con su respectivo espacio para ingreso a si mismo con un inodoro con barandales que faciliten su uso.

Ilustración 22. Lavabos



Ilustración 22. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

La parte de lavabo de manos tiene una clasificación amarilla ya que si bien tiene un lavabo bajo para personas en silla de ruedas el uso del mismo es incómodo ya que la llave de agua se encuentra alejada para un niño, como sugerencia se podría decir que se mejore el diseño con uno que sea de fácil acceso para todas las edades.

Ilustración 23. Juegos Accesibles



Ilustración 23. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Los juegos que podemos encontrar dentro del Parque Inclusivo Circo Social en su mayoría serán clasificados como zona verde, ya que al ser uno de los parques pioneros en esta temática enfocada a la inclusión cuentan con sus respectivas características de accesibilidad, siendo estos juegos seguros y apropiados para todas las personas.

Ilustración 24. Señalización



Ilustración 24. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

En gran parte del parque podemos observar distintos letreros con señalización que nos indica los cuidados que debemos tener al acceder a las zonas de juegos, canchas deportivas y ciclo vías para de esta forma garantizar el correcto uso de las mismas y preservarlas de la mejor forma.

Ilustración 25. Zonas de Descanso



Ilustración 25. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Como parte final de nuestro análisis de accesibilidad tenemos las zonas de descanso , se pudo observar mediante una visita de campo que no existen numerosas zonas de descanso, y las pocas que existen tienen características poco accesibles como la primera imagen que podemos observar tiene clasificación de zona roja ya que no cuenta con un ingreso fácil para personas con discapacidad , de igual forma la segunda imagen tiene una clasificación amarilla ya que si bien cumple con un fácil acceso hacia dicha zona , esta no cuenta con facilidades para personas con discapacidad o necesidades de accesibilidad .

Se recomienda aumentar las zonas para que las personas puedan descansar después de un recorrido en bicicleta, usar las canchas deportivas o los juegos infantiles. También se recomienda adaptar las existentes mejorando su accesibilidad.

2.3. PROYECTOS EJECUTADOS

Ilustración 26. Proyectos



Ilustración 26. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

El proyecto Circo Social en general busca ayudar a los derechos de los niños, por esta razón se han generado varios espacios de trabajo. Entre los años 2013 y 2014, algunos de ellos que aún siguen ejecutándose actualmente en el 2019, el Circo Social ha trabajado con los siguientes espacios y ha realizado proyectos enfocados para los siguientes grupos o entidades:

- CAI (Centro de Adolescentes Infractores)
- Plaza del Arte
- Monay
- Pumapungo
- Casa María Amor
- Buen Pastor
- 9 de octubre
- Hermano Miguel
- El Vecino
- Jaime Roldós
- Fundación Días Mejores

Ilustración 27. Proyecto Circo Social Cuenca

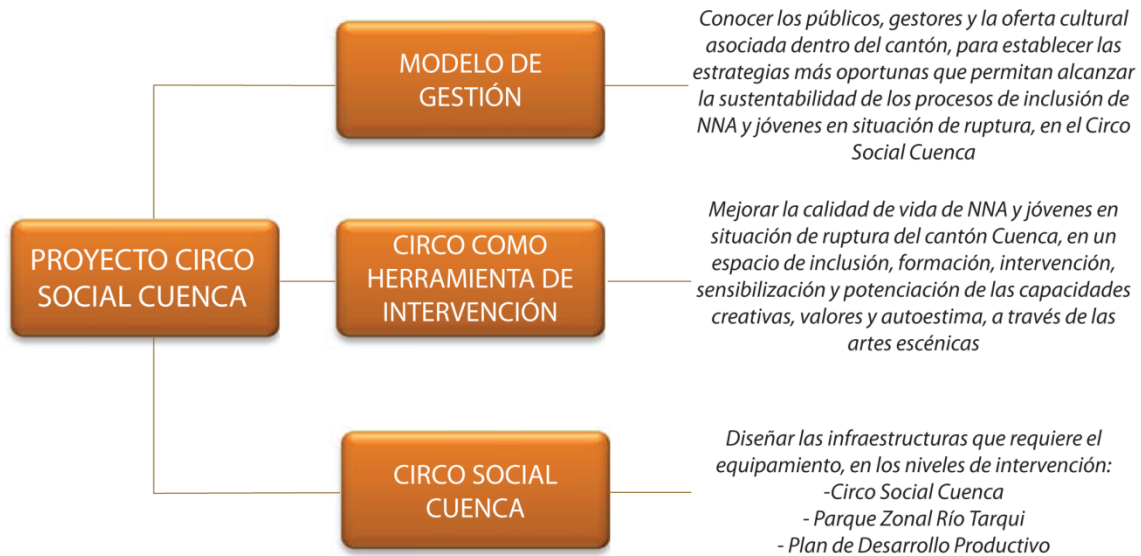


Ilustración 27. Modelo de gestión del parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

Generar vínculos con la sociedad ha sido fundamental para Acción Social Municipal conjuntamente con el Circo Social ya que esas son las metas principales que se establecieron al crear dichas entidades por lo tanto se han planteado realizar distintos proyectos que ayuden a mejorar la calidad de vida de las personas que participen en dichos proyectos, todo esto se ha podido ejecutar por medio de actividades de difusión, sensibilizando acerca de las necesidades e inquietudes de los usuarios y participantes y una de las mejores formas de hacerlo es por medio de muestras artísticas dirigidas hacia la comunidad y la familia; todo esto se construye en virtud de una praxis social y comunitaria en donde se plantea que las personas son activas, capaces de construir la realidad y de transformarla para beneficio de los demás y propio.

Ilustración 28. Proyectos con la Comunidad



Se realizaron acercamientos en: las parroquias Yanuncay, Hermano Miguel y el sector de Fátima; en los mercados: Feria Libre "El Arenal" y "9 de Octubre"; a través de las instituciones: Cemisol, Miguel León, María Amor.

Ilustración 28. Proyectos ejecutados en parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

2.4. VISITANTES

Según el programa de visitas inclusivas, se ha estimado que 1000 personas acuden al parque durante los fines de semana. Mediante las recomendaciones de Shane's Inspiration y las características didácticas de los juegos, Acción Social Municipal implementó un programa educativo en el parque inclusivo, este dirigido para niños menores a 12 años. Según el registro de visitas inclusivas del 23 de enero de 2014, se dieron los siguientes datos:



Tabla 5
Registro de visitas inclusivas

Nombre	No. Beneficiarios	Notas
Cedin Down	8	Síndrome de Down
Unidad Educativa Los Andes	153	Regular (distintas aulas)
IPCA (Instituto de Parálisis Cerebral del Azuay)	40	Parálisis Cerebral
Escuela Luis Cordero	50	Escuela Regular
Liceo Cristiano	39	Inclusiva
CDI Municipales (12 de abril)	39	Inclusiva
Aldeas del MIESS	25	Regulares
Centro Educativo Nova	83	Inclusiva
Centro Educativo Estrellitas	44	Inclusiva
Centro Educativo Planeta Sueños	37	Inclusiva
Escuela Ignacio Malo	38	Inclusiva (discapacidad intelectual), 10 con discapacidad
Kindergarten	45	Regular
Fundación Esperanza	30	Regular, multi-edad (hijos de migrantes)
Casita de Caramelo	25	Inclusiva
Centro Educativo Ensueños	35	Regular
CIBV Aldeas	37	Inclusiva
Garabatos	45	Regular
Tadeo Torres	18	Hogar de Huérfanos
Hernán Malo	79	Inclusiva
Montessori	29	Regular
Mundo Sin Barreras	14	Educación Especial
Escuela Ciudad de Cuenca	40	Regular
TOTAL hasta 23 de enero de 2014	913	

Nota: Visitas mediante instituciones educativas en las que se trabaja con diferentes capacidades.

Fuente: (Circo Social Cuenca, 2014).

2.5. PRESUPUESTO OPERATIVO ANUAL

Para analizar los presupuestos que se han utilizado en el parque circo social, se ha solicitado los documentos pertinentes a los mismos y se ha trabajado con la información brindada. Se puede notar los presupuestos desde el año 2012 hasta el año 2014, pero para el análisis se tomarán los años 2015, 2016, 2017 y 2018, esto ya que esta información está más actualizada y completa.

Tabla 6
Presupuesto Año 2015

Proyectos	Presupuestado	Ejecutado	Porcentaj e de ejecución	Porcentaje del presupuest o	Porcentaje presupuest o ejecutado
Acción Social Municipal (Aporte Municipal)	500.000,00	497.770,01	99,55%	6,10%	6,46%
Dispensol (Auto gestión)	21.337,97	9.444,02	44,26%	0,26%	0,12%
Cemuart (Auto gestión)	50.375,05	38.419,20	76,27%	0,61%	0,50%
Farmasol (Auto gestión)	7.620.000,0 0	7.155.955,2 3	93,91%	93,02%	92,92%
TOTAL PRESUPUEST O	8.191.713,0 2	7.701.588,4 6	94,02%	100,00%	100,00%

Nota: Tabla en donde se explica el presupuesto, presupuesto ejecutado y sus porcentajes. Se resalta lo explicado en el párrafo. Adaptado del informe de ingresos y gastos presupuestarios.

Según el informe de documentos y gastos presupuestados y ejecutados, para el año 2015, “Acción Social” tiene un presupuesto de \$500.000,00 de los cuales se ejecutan \$497.770,01, este se afirma ser un aporte municipal, en comparación a los demás proyectos que afirman ser auto gestionados. Su porcentaje de ejecución es del 99,55%.

2.5.1. Presupuesto del año 2016

Tabla 7
Presupuesto Año 2016

Proyectos	Presupuestado	Ejecutado	Porcentaje de ejecución	Porcentaje del presupuesto	Porcentaje presupuesto ejecutado
Acción Social Municipal (Aporte Municipal) (Farmasol)	537.000,00	408.530,41	76,08%	69,27%	70,04%
Dispensol (Auto gestión)	22.419,90	4.357,91	19,44%	2,89%	0,75%
Cemuart (Auto gestión)	55.840,80	34.333,11	61,48%	7,20%	5,89%
Circo Social (Vicepresidencia de la República)	60.000,00	36.059,11	60,10%	7,74%	6,18%
Feria Lúdica (Vicepresidencia de la República)	100.000,00	100.000,00	100%	12,90%	17,14%
TOTAL PRESUPUESTO	775.260,70	583.280,54	75,24%	100,00%	100,00%

Nota: Tabla en donde se explica el presupuesto, presupuesto ejecutado y sus porcentajes. Se resalta lo explicado en el párrafo. Adaptado del informe de ingresos y gastos presupuestarios.



A partir del año 2016, los proyectos cambian y se fusionan, en el caso de “Acción Social” se une con Farmasol, teniendo un presupuesto de 537.000,00; cabe mencionar que Acción Social es el ente encargado del Parque Circo Social, no obstante, también se muestra el presupuesto ya asignado para el Circo Social, en el que se afirma ser un presupuesto otorgado por la Vicepresidencia de la República, este es de \$60.000,00, de los cuales se ejecutó \$36.059,11 y su porcentaje de ejecución fue de 60,10%.

2.5.2. Presupuesto del año 2017

Tabla 8
Presupuesto año 2017

Proyectos	Presupuestado	Ejecutado	Porcentaje de ejecución	Porcentaje del presupuesto	Porcentaje presupuesto ejecutado
Acción Social Municipal (Aporte Municipal)	700.000,00	559.289,47	79,90%	75,94%	86,43%
Dispensol (Auto gestión)	15.300,90	6.576,16	42,98%	1,66%	1,02%
Cemuart (Auto gestión)	82.490,32	45.082,31	54,65%	8,95%	6,97%
Circo Social (Vicepresidencia de la República)	23.940,89	23.940,89	100,00%	2,60%	3,70%
Orquestas y coros infante juveniles y fundación manos solidarias (Vicepresidencia de la República)	100.000,00	12.236,00	12,24%	10,85%	1,89%
TOTAL PRESUPUESTO	921.731,21	647.124,83	70,21%	100,00%	100,00%

Nota: Tabla en donde se explica el presupuesto, presupuesto ejecutado y sus porcentajes. Se resalta lo explicado en el párrafo. Adaptado del informe de ingresos y gastos presupuestarios.



En el año 2017 el presupuesto de Acción Social crece a \$700.000,00. Este aporte se destina a sueldos del personal, gasto corriente, unidades móviles y al Centro Cultural Circo Social, ejecutándose el 79,90% del presupuesto. En lo que respecta al Circo Social se ejecuta la diferencia restante del año 2015, principalmente destinado a sueldos del personal contratado; su ejecución es del 100%.

2.5.3. Presupuesto del año 2018

Tabla 9
Presupuesto Año 2018

Proyectos	Presupuestado	Ejecutado	Porcentaje de ejecución	Porcentaje del presupuesto	Porcentaje presupuesto ejecutado
Acción Social Municipal (Aporte Municipal) (Farmasol)	789.000,00	571.994,70	72,50%	52,30%	47,35%
Dispensol (Auto gestión)	23.120,00	7.513,66	32,50%	1,53%	0,62%
Cemuart (Auto gestión)	87.692,23	61.946,65	70,64%	5,81%	5,13%
Circo Social (Vicepresidencia de la República)	521.000,00	485.832,50	93,25%	34,54%	40,22%
Orquestas y coros infanto juveniles y fundación manos solidarias (Vicepresidencia de la República)	87.764,00	80.791,58	92,06%	5,82%	6,69%
TOTAL PRESUPUESTO	1.508.576,23	1.208.079,09	80,08%	100,00%	100,00%

Nota: Tabla en donde se explica el presupuesto, presupuesto ejecutado y sus porcentajes. Se resalta lo explicado en el párrafo. Adaptado del informe de ingresos y gastos presupuestarios.



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Nuevamente en el año 2018 incrementa el presupuesto total de estos proyectos; Acción Social sube a \$789.000,00, ejecutándose \$571.994,70 y representando el 72,50%, de la misma forma este presupuesto utilizado para gastos corrientes, sueldos, unidades móviles y Circo Social. En este año la Vicepresidencia destina \$521.000,00, de los cuales se ejecutan \$485.832,50 representando el 93,25% del presupuesto, esto directamente para el Circo Social. Cabe mencionar que para este año el presupuesto total es de \$1.508.576,23.



2.5.4. Estimación de bienes del Parque Circo Social

A continuación, se detallan los bienes del Parque Circo Social hasta el año 2018, pertenecientes a Acción Social Municipal.

Tabla 10
Estimación de bienes hasta el año 2018

Bienes del Parque Circo Social estimados		
Bien	Detalle	Valor Estimado
Juegos infantiles accesibles	Parque Cultural Circo Social	\$319.925,78
Piso poroso	Parque Cultural Circo Social	\$ 172.419,22
Carpa	Parque Cultural Circo Social	\$ 290.760,00
Sistema de generación eléctrica autónoma	Parque Cultural Circo Social	\$ 23.734,01
Sistema de iluminación y cortinaje escénico	Parque Cultural Circo Social	\$ 146.942,53
Sistemas de audio y video	Parque Cultural Circo Social	\$ 180.418,33
TOTAL		\$1.134.199,87

Nota: Estimación de bienes hasta julio de 2018, en donde se nota la inversión realizada en la adaptación del Parque Circo Social. Adaptado del documento de estimación de bienes de Acción Social Municipal.

Hasta el año 2018 se invierten un total de \$1.134.199,87 en el mobiliario utilizado para el Parque Circo Social, no obstante, no se nota la parte complementaria del parque, es decir, mobiliario urbano, ciclovías, entre otros. La mayor inversión se realiza en los juegos inclusivos con un total de \$319.925,78, lo que representa el 28,21% del total de bienes.

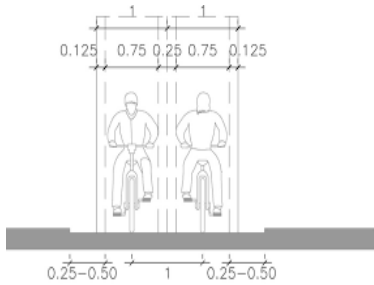
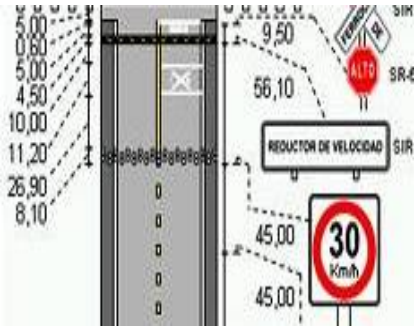
CAPÍTULO III: DESARROLLO DE UNA CICLORUTA ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ

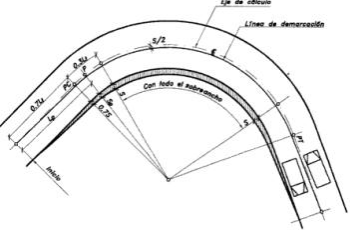
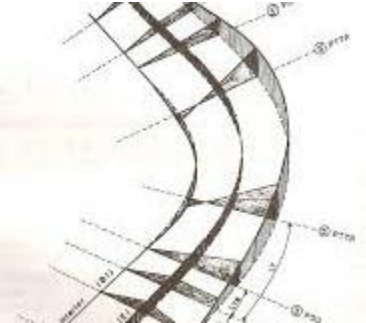
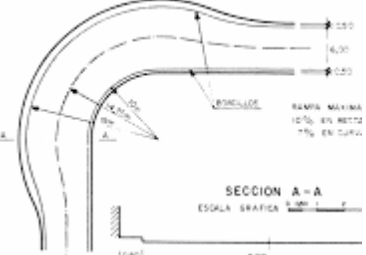
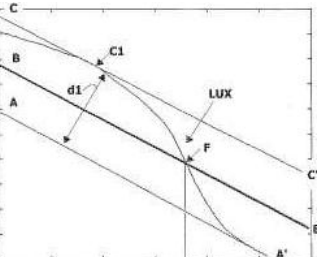
3.1. CARACTERÍSTICAS DE UNA CICLO VÍA

Referente a las características de una ciclo vía se han consultado varios documentos, lo cuales dan las pautas para desarrollar la misma; en efecto, la ciclo vía según Henry Hernández y Diana Jiménez (2016)., debe contar con los siguientes aspectos:

Tabla 11

Características de una ciclo vía

<p>3.1.1. Ancho del carril</p> 	<p>Este aspecto se lo conoce como la sección de la ciclo vía que permite el movimiento, evasión de obstáculos y zigzaguo, compuesto por el ancho de la bicicleta. Es recomendable utilizar anchos que van desde 1,2 m. a 1,5 m. en el caso de vías unidireccionales, y en el caso de ciclo vías bidireccionales el ancho recomendado es de 2,4 m., lo que facilita el movimiento necesario de las bicicletas, no obstante, para la utilización de bicicletas adaptadas es necesario tomar mayores medidas.</p>
<p>3.1.2. Velocidad de diseño</p> 	<p>La velocidad de diseño hace referencia a la frecuencia de pedaleo que tiene el ciclista, en promedio el ciclista realiza 70 revoluciones por minuto, lo que produce una velocidad de entre 15 y 20 kilómetros por hora. En el caso de bicicletas adaptadas para personas con discapacidad tendrán una distinta relación en revoluciones por minuto ya que cada bicicleta varía en peso y nivel de asistencia.</p>

<p>3.1.4. Sobre ancho</p> 	<p>Corresponde a espacios para maniobrar, son utilizados para el desplazamiento y mantenimiento del equilibrio en el caso de ascensos y control de velocidad en pendientes. El sobre ancho también se utiliza para los desplazamientos en curvas, esto a razón de inclinaciones del ciclista.</p>
<p>3.1.5. Peralte</p> 	<p>El término peralte hace referencia a una sobreelevación de los filos de una curva, con el objetivo de evitar que el ciclista salga de la vía. Estas sobreelevaciones no deben sobrepasar un 12%.</p>
<p>3.1.6. Radios de giro</p> 	<p>Los radios de giro se utilizan en función de la velocidad, peraltes y la superficie de la ciclo vía. Es recomendable que los giros no reduzcan la velocidad, por lo tanto, se procura seguridad y comodidad.</p>
<p>3.1.7. Distancia de visibilidad</p> 	<p>Este factor es considerado como característica de seguridad del diseño de la ciclo vía, donde se considera la distancia de visibilidad o de frenado de obstáculos o final de la ciclo vía.</p>

Nota: Tabla en donde se explica los distintos tipos de obstáculos y variaciones encontradas en una ciclo vía.

3.1.8. Principios de diseño para una ruta ciclo - inclusiva

Rodrigo Arévalo (2018), considera seis principios de diseño para una ruta ciclo – inclusiva, en la siguiente ilustración se denotan estos seis puntos:

Ilustración 29. Seis principios de diseño de una ruta ciclo - inclusiva

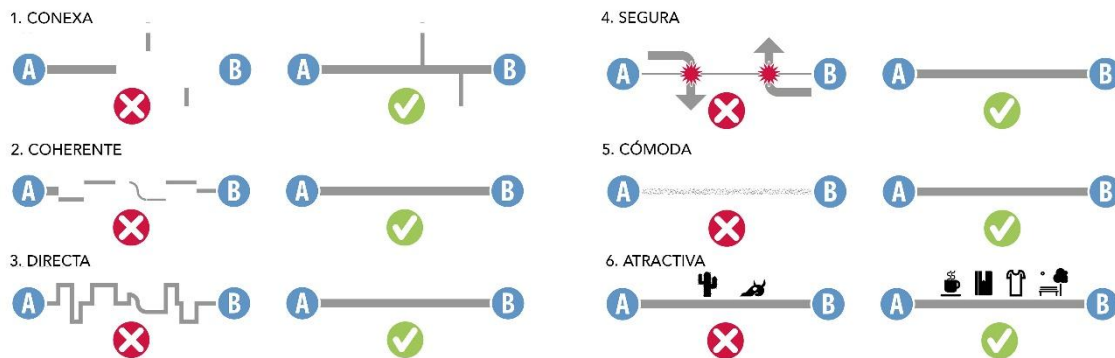


Ilustración 29. La ruta ciclo – inclusiva debe ser: 1. Conexa; 2. Coherente; 3. Directa; 4. Segura; 5. Cómoda; 6. Atractiva. Fuente: Arévalo, R. (2018).

Las ciclo vías como tal, deben regirse bajo estos seis principios, los cuales buscan atraer nuevos usuarios y asegurar su uso continuo en el tiempo; al respecto en (“Capítulo N° 4 Diseño y Ejecución de Ciclovías,” n.d.) Se definen como:

- **Conexa:** Para asegurar la unión origen – destino, deben tener relación o conexión a otras rutas del sistema vial o al mismo centro de atracción.
- **Coherente:** Hace referencia a la claridad de señalizaciones, demarcaciones y continuidad en el trazado, esto como un sistema integral para un buen uso por parte del usuario.
- **Directa:** Principalmente influye sobre los tiempos de viaje, y se recomienda evitar recorridos innecesarios y paradas.
- **Segura:** Este principio busca asegurar la lectura clara del trazado, proteger al usuario y evitar conflictos con el tránsito motorizado.
- **Cómoda:** La ciclo vía debe caracterizarse por los materiales de pavimentación y la elección de geometría; se asegura el desplazamiento tranquilo y agradable para el usuario.
- **Atractiva:** Se asegura una buena imagen urbana, seguro socialmente, asociado a áreas verdes y centros de atracción, se debe considerar como un aporte al entorno.



3.2. Como se realiza una ciclo ruta

Para la realización de una ciclo ruta (recreativa), según Miguel Estrada, Olga Sarmiento y Enrique Jacoby (2009)., se necesitan diferentes fases, entre ellas: planificación, desarrollo, ejecución y promoción. Estos puntos que se mencionarán a continuación, han sido tomados desde la visión de ciclo vía recreativa, por lo tanto, serán aplicables y adaptables al presente trabajo de intervención. Al respecto, los autores señalan:

[...] un programa como la Ciclovía Recreativa se presenta como una alternativa atractiva para implementar en las ciudades de las Américas, [...] ofrece la oportunidad de realizar actividad física y prevenir las consecuencias de estilos de vida poco saludables, [...] contribuye a abordar otros retos derivados de la vida urbana actual, como son la contaminación del aire, inseguridad y peligro en las calles y falta de espacios públicos para la gente. La Ciclovía Recreativa ha tomado cada vez más fuerza en varias ciudades de las Américas, en donde la experiencia ha demostrado que su implementación requiere grandes dosis de determinación, colaboración intersectorial y constancia. (p. 1).

3.2.1. Planificación

Se refiere a la presentación y aprobación del proyecto como tal, los estudios que respaldarán la ruta, su futura evaluación y la planificación del funcionamiento de la ruta (Estrada et al., 2009). Los pasos a seguir son los siguientes:

- **Cómo obtener la aceptación del proyecto:** Dentro de este punto se indican las formalidades para solicitar el apoyo pertinente para la ciclo ruta, y, al ser un documento internacional, se lo puede adaptar a las necesidades locales. La propuesta debe incluir:
 - Carta de presentación
 - Definición del proyecto y su impacto local
 - Objetivos del proyecto
 - Cronograma
 - Presupuesto
 - Anexos
- **Trazado de la Ciclo ruta:** Esta actividad comprende de un trazado preliminar de la ruta. Para diseñar esta ruta, se deben aplicar sistemas de información geográfica, análisis



- is fotográfico, observación directa. Para el efecto, la actividad se debe regir bajo ciertos aspectos de la ciudad, entre los cuales se nombra:
 - a) **Desarrollo histórico de la ciudad:** Dentro de este punto se deben identificar lugares de atracción cultural y recreativa como:
 - Parques, plazas o centros de entretenimiento
 - Museos
 - Monumentos
 - Edificios con valor arquitectónico
 - b) **Calidad del pavimento e inclinación del terreno:** Para poder garantizar la seguridad del tránsito de las bicicletas, la calidad del pavimento debe ser idónea, preferiblemente una superficie plana en asfalto (también puede ser adoquín, hormigón o concreto) y que sea resistente a raíces y lluvia.

“En caso de ser necesario, se deben establecer posibles reparaciones en las vías, lo que se debe incluir dentro del presupuesto inicial (por ejemplo vías sin pavimentar y por reparar)” (Estrada et al., 2009, p. 17).

Para evitar los índices de accidentabilidad, se recomienda que el terreno tenga un máximo de 5% de pendiente en intervalos de 20 metros.

Como ya se mencionó, estos múltiples puntos son una referencia de creación de ciclo vías recreativas, y, los mismos se tomarán como referencia para la propuesta final.
 - c) **Uso del suelo:** Para no contribuir como amenaza o barrera, la ciclo vía debe notarse como beneficio. Por esta razón se debe considerar el uso del suelo de las vías pre establecidas. Es importante que el trazado de la ruta no afecte entradas a hospitales, centros religiosos, clubes sociales, hoteles, entre otros. Respecto a su uso un ejemplo es la existencia previa o contigua a la vía.
 - d) **Análisis fotográfico:** Hace referencia al material fotográfico que ilustre las características físicas de la ruta. Principalmente se utiliza como evidencia en la primera fase.
 - e) **Estudios de factores de riesgo:** Es recomendable mapear las zonas con mayor vulnerabilidad de índices de criminalidad, incendios, inundaciones, desbordamiento de ríos, zonas sísmicas, zonas de alta accidentabilidad,

zonas de concentración masiva y casos de contingencia, esto es necesario para actuar en caso de un contingente.

- f) **Accesibilidad:** Para que se pueda utilizar la ciclo vía es necesario manejar parámetros que faciliten el acceso. Esto puede darse mediante tres puntos:
1. Pedaleando en bicicleta (el índice de seguridad disminuye si se sobrepasan los 2km de recorrido).
 2. Llegar en vehículos particulares que se estacionan en lugares aledaños a la ciclo ruta.
 3. Llegar por medio del transporte público.
- g) **Nivel de ingresos y densidad poblacional:** El trazado debería incluir zonas o puntos socioeconómicos, haciendo referencia a que el trazado deberá cruzar por zonas comerciales o de importancia económica dentro de la ciudad en la que se va a realizar garantizando el acceso de todos los sectores de la población. No obstante, esto se debe alcanzar de manera natural.
- h) **Conectividad:** La ruta debe diseñarse para que los usuarios puedan tener recorridos lineales o de circuito a lo largo de ella y sin interrupciones. Contribuir con la seguridad de la vía, se considera un factor de aceptación.

Ilustración 30. Diseño del trazado de una ciclo vía



Ilustración 30. Diseño de una propuesta de trazado de una ciclo vía. Fuente: <https://tdup01.wordpress.com/2010/11/23/propuesta/>.



3.3. CICLO RUTAS A NIVEL INTERNACIONAL

Las ciclo rutas o ciclo vías constituyen y dan valor al desarrollo de los espacios urbanos y de recreación. Los siguientes ejemplos a nivel internacional se mantienen como ejemplos de este desarrollo, aplicables principalmente a ciudades que empiezan el camino de las ciclo vías. Estos ejemplos se han tomado de un análisis de la operación del sistema de ciclo rutas en la ciudad de Bogotá, realizado por Jairo Chamorro y Andrea Rodríguez (2015).

3.3.1. Ciclo ruta en Holanda

Desde el año 1973, se crean las primeras ciclo rutas en Holanda, pero existen registros de ciclo vías anteriores a estos años, pero fueron ciclo rutas sin planificación, estrechas, peligrosas y sin superficies regulares.

Principalmente la ciudad de Ámsterdam en la actualidad se cuenta con alrededor de 400 Km. de ciclo rutas, además, estas ciclo rutas tienen sus propios semáforos.

Las proyecciones holandesas para los próximos años, son desarrollar nuevas innovaciones en las ciclo rutas; una de estas es la utilización de paneles solares, para así aprovechar la actividad generando energía.

Ilustración 31. Ciclo ruta en Holanda



Ilustración 31. Estaciones de una Ciclo Ruta en Holanda. Fuente: <https://m.forocoches.com/foro/showthread.php?t=6397817>.

3.3.2. Ciclo ruta en Chile

Empezando desde iniciativas mal ejecutadas, las ciclo rutas se empezaron a construir a inicios del siglo XXI. En el año 2007, el porcentaje de uso de la bicicleta subió a un 20% más, por lo tanto, se rehabilitaron las construcciones de ciclo vías.

Diferentes proyectos viales han optado por incluir las ciclo vías, uno de los ejemplos es la avenida costanera Antofagasta, la cual poseerá 13 Km. de extensión. Además, otro de los proyectos sobresalientes es el ciclo parque Mapocho, principal afluente que atraviesa la ciudad de Santiago, esta ciclo ruta tiene una extensión de 42 Km.

De igual manera se ha elaborado un Plan Maestro de Ciclo vías, en el cual se establece que para el año 2032 la región debe contar con al menos 952 Km. de ciclo rutas.

Ilustración 32. Ciclo ruta en Santiago De Chile



Ilustración 32. Señalización ciclo ruta en Santiago De Chile. Fuente: <https://www.publimetro.cl/cl/noticias/2018/04/19/bicicletas-santiago.html>.

3.3.3. Ciclo ruta en Bogotá

En la ciudad de Bogotá, por iniciativa de los ciudadanos se ejecutó una ciclo ruta improvisada un 15 de diciembre de 1974. A raíz de esta eventualidad en el año 1998, después de su planificación, se ejecutó el “Plan Maestro de Ciclo Ruta”, esto con el propósito de establecer una red que integre factores operativos, de mercadeo, de financiación y técnico, necesarios para la implementación de la ciclo ruta.

Este sistema implementado en Bogotá, actualmente constituye una alternativa seria de transporte para los usuarios, quienes cuentan con un espacio seguro, cómodo y rápido. Gracias a su éxito hoy en la ciudad se cuenta con 344 Km. de ciclo vías extendidas y zonificadas con ciclo estaciones.

Se proyectan más de 20 Km. más de ciclo rutas a lo largo de la ciudad en los próximos años.

Ilustración 33. Ciclo ruta en Bogotá



Ilustración 33. Predomina el uso de la bicicleta en Bogotá. Fuente: <https://conexioncapital.co/bogota-la-ciudad-con-mas-ciclorutas-en-latinoamerica/>

3.4. CICLO RUTAS A NIVEL NACIONAL

3.4.1. Ciclo Paseo Quito

En el año 2003, bajo el apoyo de la municipalidad de Quito se desarrolló el primer ciclo paseo en la ciudad, con un recorrido de 10 Km. desde el Parque La Carolina, hasta la Tribuna del Sur. Desde el año 2009, con un total de 26 Km. la ruta recorre desde los Parques del Recuerdo, hasta la Terminal de Quitumbe.

Según Luis Duque (2015), El ciclo paseo de Quito tiene un porcentaje de 80,68%, calificación clasificada como sobresaliente en un rango de aceptación. Lo que permiten intuir que esta ciclo ruta es una de las más aceptadas a nivel Nacional.

Ilustración 34. Mapa de ruta del Ciclo paseo Quito



Ilustración 34. Lugares en donde se ejecuta el programa Ciclo paseo Quito. Fuente: <http://ciclopolisecuador.wixsite.com/ciclopolis/ciclopaseo-quito>.

3.4.2. Bici Quito

BiciQuito se caracteriza por ser un sistema de alquiler de bicicletas públicas inaugurado en el año 2012. Este consta de 625 bicicletas, repartidas en 25 estaciones alrededor del centro histórico de la ciudad de Quito. Estas estaciones se localizan estratégicamente en los sitios de mayor interés.

El porcentaje de aceptación de BiciQuito fue de 60,32%, según esta evaluación su calificación es deficiente, por lo tanto, se deben considerar varios cambios, principalmente en la seguridad vial del circuito.

Ilustración 35. Mapa del circuito BiciQuito



Ilustración 35. Mapa del circuito BiciQuito. Fuente: (Gartor, M. 2015).

3.4.3. Ciclo ruta recreativa Cuenca

Uno de los mayores ejemplos de ciclo vías, es la ciclo ruta recreativa, la cual nace como iniciativa para incentivar la movilidad alternativa en la ciudad. Este proyecto nace un 20 de julio de 2014 y cuenta con 13 Km., esta inicia desde el puente del Vado y se extiende hasta la ciudadela de los ingenieros. La misma cuenta con cinco estaciones temáticas (EMOV EP, 2018).

Ilustración 36. Ciclo Ruta Recreativa - Cuenca



Ilustración 36. Estaciones de la Ciclo Ruta Recreativa en la ciudad de Cuenca. Fuente: <http://www.emov.gob.ec/?q=content/ruta-recreativa-0>.

3.5. Comparación de una bicicleta común y una bicicleta accesible

A continuación, se describe parte por parte las características de una bicicleta común de montaña:

Ilustración 37. Estructura de una bicicleta de montaña

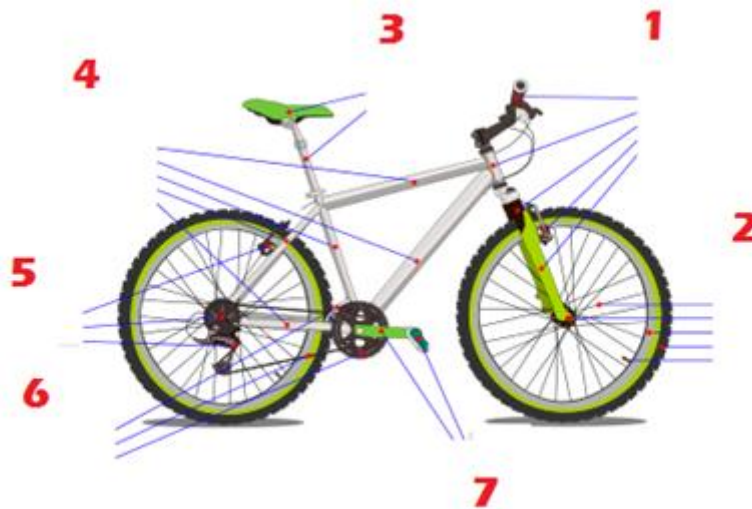


Ilustración 37. Manual de la bicicleta. Fuente: https://es.wikibooks.org/wiki/Manual_de_la_bicicleta/Partes_de_la_bicicleta.

Ilustración 38. Estructura de una bicicleta de montaña



Ilustración 38. Manual de la bicicleta. Fuente: https://es.wikibooks.org/wiki/Manual_de_la_bicicleta/Partes_de_la_bicicleta.

Descripción de una bicicleta con características accesibles:

Ilustración 39. Bicicleta accesible



Ilustración 39. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Ilustración 40. Estructura de una bicicleta adaptada para personas con discapacidad



1

Volante-frenos - grips - shifters y cableado de frenos-cuadro-pedales-cadena-piñon-sillin-rueda posterior.



2

Adaptación de silla de ruedas a cuadro de bicicleta-apoya cabeza-apoya pies -coderas-apoya cintura



3

Sets de ruedas de silla de ruedas delanteras pequeñas-sets de ruedas medias grandes

Ilustración 40. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Se puede observar y diferenciar entre una bicicleta de uso común y una adaptada para personas con discapacidad las diferencias son evidentes, desde el hecho de ajustar el cuadro de una bicicleta común a una silla de ruedas y lograr una funcionalidad desde el timón hacia la dirección de la silla de ruedas es algo digno de admirar y agradecer ya que permite a todas las personas con discapacidad motriz, al menos en este diseño de bici adaptada disfrutar de una vuelta ciclística.

3.6. HERRAMIENTAS UTILIZADAS PARA REALIZAR LA CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ

Para realizar el trazado de la ciclo ruta se ha utilizado distintas herramientas tanto tecnológicas como distintos modelos de bicicletas que se adapten mejor a los tipos de terreno en los que se va a circular dentro del trazado de la ruta, dichas herramientas se describen a continuación:

- STRAVA

Ilustración 41. Logo Strava

STRAVA

Ilustración 41. Cuadros realizados en cuenta personal de Strava. Fuente: Javier Parra fuente propia.

Strava es una aplicación para todas las plataformas móviles: Android, IOS y Windows Phone, se puede acceder a ella desde distintos dispositivos tales como celulares, computadoras y GPS (Garmin, Sigma, Polar entre otros). La principal función de esta aplicación es que nos permite registrar rutas ciclísticas en el mapa y gracias al uso del GPS integrado en nuestros celulares inteligentes se puede lograr un trazado perfecto de la ruta que se realizó , de esta forma se puede elaborar distintos cuadros de altitud , de desnivel positivo y de velocidad para así poder mostrar a otras personas la ruta, todas las dificultades que conlleva y que puedan realizarla sin problema , finalmente esta aplicación nos permite obtener hasta el porcentaje de calorías quemadas en la ruta y si se utiliza la banda cardiaca nos mostrará el ritmo cardiaco y variaciones en pulso en toda la ruta.

- **Bicicleta adaptada con silla de ruedas**

Ilustración 42. Modelo de bicicleta accesible



Ilustración 42. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Esta bicicleta que fue descrita previamente será una de las que se va a utilizar en la ruta ciclística debido a que su principal característica es ayudar a movilizar a personas con discapacidad motriz, se cuenta con 10 bicicletas de este modelo para los estudiantes de la escuela Stephen Hawking, que serán los invitados principales para la validación de la ruta ciclística accesible.

- **BICICLETA ADAPTADA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ**

Ilustración 43. Modelo de bicicleta accesible



Ilustración 43. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Este modelo de bicicleta también será utilizado en la ciclo ruta accesible, siendo para personas con discapacidad motriz de uso personal, el uso de esta está recomendada para personas de 8 años en adelante ya que requiere una mayor fuerza de brazos y

a su vez su funcionamiento conlleva una mayor dificultad, se cuenta con 4 modelos de esta bicicleta.

- **Bicicleta doble para personas con discapacidad visual**

Ilustración 44. Modelo de bicicleta accesible



Ilustración 44. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Este es el último modelo de bicicleta accesible que se usará en la ciclo ruta, si bien el enfoque principal de la ruta es para personas con discapacidad motriz, no podemos dejar atrás este diseño de bicicleta que es adaptado para personas con discapacidad visual. El uso de la misma requiere de dos personas la primera que va en la parte de delantera de guía manejando el timón y la segunda que sería la persona no vidente que iría en la parte posterior dando un empuje de fuerza y tracción a la bicicleta, contamos con 4 bicicletas de este modelo.

Con esto se demuestra la variedad de bicicletas accesibles con las que se cuenta.

3.7. Que es una ruta

Una ruta se define como un camino determinado que va de un sitio a otro, también se considera un itinerario cuya salida y llegada no coinciden en el mismo lugar (poraqui.net, 2019). Según Briedenhann y Wickens (2003), citados en (López & Margarida, 2011), ruta turística se define como “la creación de un cluster de actividades y atracciones que incentivan la cooperación entre diferentes áreas y que



sirven de vehículo para estimular el desarrollo económico de determinadas zonas geográficas a través del turismo” (p. 919).

Entonces se puede definir una ciclo ruta como un camino determinado que va de un lugar a otro, haciendo uso de la bicicleta como medio de transporte, además cuenta con diferentes entornos atractivos para el turista.

En efecto, al definir la ruta, ruta turística y ciclo ruta, ayuda a entender la dinámica del presente trabajo, es decir, generar el correcto uso de la propuesta.

3.8. PARÁMETROS A SEGUIR AL REALIZAR UNA CICLO RUTA

Existen ciertos parámetros que se deben seguir al momento de diseñar una ciclo ruta, según Freddy Calderón (2015), los parámetros más importantes a tener en cuenta son:

- Condiciones de velocidad, tráfico y topografía del terreno.
- Verificar si puede generar una conexión con redes principales.
- Establecer demanda en el barrio o zona de intervención.
- Se determina si es una ruta que cumpla de forma directa el desplazamiento para el acceso a diferentes sitios de interés como colegios, áreas recreativas, lugares de trabajo.

Además, existen otros factores que se deben tomar en cuenta al momento de diseñar la ciclo ruta, entre ellos están:

- **Velocidad de diseño**

Para determinar la velocidad de diseño primero se debe tomar en cuenta a los que se refiere dicho termino, la velocidad del diseño hace referencia a la velocidad en km/hora la que vamos a ir en una ciclo vía tomando en cuenta las características como el radio, ancho, señalización , pasos peatonales , cruce de vehículos y peraltes en las curvas. Un rango referencial de la velocidad de diseño oscila entre 20 y 30 km/h. Este rango se considera el adecuado para seguridad vial. (p. 32).



Tabla 12

Longitud vs. Pendiente

Pendiente (%)	Longitud (m)		
	25 a 75	75 a 150	>150
3 a 5	30 km/h	40 km/h	45 km/h
6 a 8	40 km/h	50 km/h	55 km/h
9	45 km/h	55 km/h	60 km/h

- **Pendiente**

Para el diseño de pendientes es necesario considerar dos factores, el esfuerzo del ciclista y los parámetros de seguridad en descensos. El diseño de una vía se puede establecer entre 3% y 6% para evitar fatiga en el ciclista.

Tabla 13

Pendiente según desnivel

Desnivel a superar (m)	Pendiente (%)	
	Normal	Máxima
2	5	10
4	2,5	5
6	1,7	3,3

- **Radios de curvatura**

Estos radios se definen por medio de tres parámetros; tipo de terreno, fricción de la bicicleta y velocidad de diseño. Por lo general, se adoptan radios pequeños de entre 3 y 5 metros.

- **Peralte**

Un peralte es una pequeña pronunciación en el camino o resalte que puede de cierta forma causar una dificultad en la ciclo vía por lo tanto, se debe tomar en cuenta dos recomendaciones para la construcción de los mismos; 12% de peralte en caminos unidireccionales y 8% de peralte en caminos bidireccionales.



Tabla 14

Calculo de peralte

Radio de curvatura	Sobre ancho requerido (0% a 3%)
24 a 32 m	250 mm
16 a 24 m	500 mm
8 a 16 m	750 mm
0 a 8 m	1000 mm

3.9. SEÑALIZACIÓN DE LA RUTA

3.9.1. Según MINTUR que nos dice sobre las ciclo rutas

Según el Manual de Señalización Turística (Ministerio de Turismo, s.f.), existen diferentes puntos a considerarse en su reglamento técnico, estos son:

- **Propósito:** Las señales turísticas sirven para conducir al peatón o al conductor a lo largo de su itinerario. Proporcionan la información sobre sitios de interés, servicios y distancias, información en general.
- **Clasificación:** Se clasifican en:
 - Orientativas
 - Informativas de destinos
 - Informativas de servicios
 - Señales de aproximación a destinos turísticos
 - Ejecutivas de destinos turísticos
 - Señales identificativas
 - Pictogramas
- **Orientativas:** Sirven para situar a los individuos en su entorno, por ejemplo: tótems, mapas de ubicación, entre otros.
- **Informativas:** Su función es transmitir información sobre destinos y servicios turísticos, se encuentran en cualquier lugar del entorno. Aquí también se agrupa la información de orientación hacia servicios públicos de salud, de comunicación, entre otros.
- **Pictogramas:** Signos que representan esquemáticamente un símbolo, objeto real, figura o servicio.



- **Pictogramas de atractivos naturales:** Representan la riqueza biodiversa de un lugar, una región y un país.
- **Pictogramas de atractivos culturales:** Son símbolos representativos de nuestra cultura que identifican a este tipo de bienes.
- **Pictogramas de actividades turísticas:** Representan acciones de interés turístico y/o recreativo.
- **Pictogramas de apoyo a los servicios turísticos:** Son símbolos de apoyo a los atractivos turísticos que permiten orientar al visitante al momento de acceder al uso de los servicios turísticos.
- **Advertencia a destinos, Decisión de destinos:** Son señales específicas de circulación, pueden ser rectangulares o flechas, se las llama también señalización para el turista.
- **Identificativas:** Son señales para designar o confirmar la ubicación, éstas pueden ser: vallas turísticas de provincia, valla turística capital de provincia, límites cantonales, poblaciones, pórticos de límite de provincia, pórticos de Frontera.
- **Forma:** Las señales turísticas serán rectangulares o cuadradas dependiendo del tipo de señal establecida en su clasificación.

Los pictogramas pueden convertirse en señales preventivas o de aproximación. Para este caso existirá una variación de tamaño de 200 mm en la parte inferior, espacio en el cual se colocará la distancia hasta el sitio de interés turístico. Esta distancia puede estar indicada en kilómetros o metros.

De igual manera la mayoría de señales turísticas y de servicios pueden convertirse en señales restrictivas temporal o definitivamente de acuerdo a la necesidad o circunstancia.

- **Ubicación:** Estos elementos se colocarán a lo largo de la vía, en lugares que garanticen buena visibilidad y no confundan al visitante o turista. Un avance de indicación de un atractivo, servicio o destino turístico debe normalmente darse, colocando una señal de aproximación o ejecutiva de destino sobre el lado derecho de la vía, no menos de 300 m antes del mismo, indicando la proximidad al sitio de interés turístico. Se deberá proveer de una segunda señal confirmativa al ingreso o junto al atractivo o servicio turístico.

- **Contenidos de los mensajes:** Son variables y éstos dependerán de las condiciones particulares de cada vía, del atractivo o destino y del lugar a ubicarse.
- **Creación de nuevos pictogramas:** En caso de que alguna región del país necesitara algún pictograma específico de la zona, ya sea de señales turísticas o de servicios, deberá solicitar al Ministerio de Turismo la conceptualización y desarrollo del mismo quien deberá poner a consideración del INEN para su respectiva aprobación.

Existen diferentes pictogramas, las cuales representan las actividades turísticas, que, en relación a la oferta y demanda, se producen; estos pueden ser implantados por personas naturales o jurídicas, que se dediquen profesionalmente a la prestación de servicios turísticos (Ministerio de Turismo, s.f.)

El pictograma denominado “Ciclismo Turístico” que se debe utilizar según el ministerio de turismo es el siguiente:

Ilustración 45. Ciclismo Turístico



Ilustración 45. Pictograma utilizado para señalar ciclo rutas turísticas. Fuente: (Ministerio de Turismo, s/f).

3.10. TRAZADO DE LA CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ

A continuación, se muestra el trazado de la ciclo ruta que se plantea realizar. Se puede notar desde el boceto inicial, los cuadros realizados con Strava, las imágenes de la ruta y su estado previo en la que se encuentra antes de elaborar y colocar la respectiva señalización.

3.10.1. Boceto inicial de la propuesta

Ilustración 46. Boceto primer trazado de la ruta







Ilustración 46. Bicicletas pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: www.googleearth.com.

En esta imagen podemos observar el primer boceto de la ruta ciclística accesible en donde podemos observar con sus indicadores las actividades a realizar.

Tabla 15

Indicadores para la Ciclo Ruta Accesible

Símbolos Indicadores	Actividad a realizar
	Inicio de la Ruta
	Box Lunch
	Fin de la Ruta
	Distancia total 5k

3.10.2. Cuadros de Strava

Ilustración 47. Cuadro general Strava

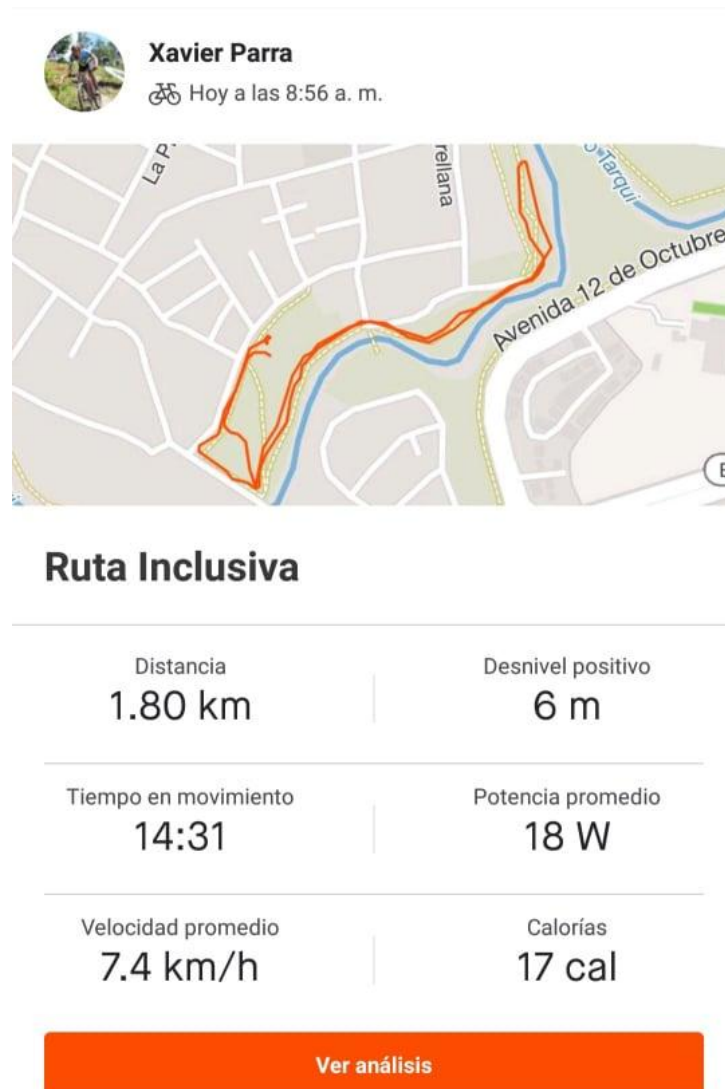


Ilustración 47. Cuadros realizados en cuenta personal de Strava. Fuente: Javier Parra fuente propia.

En este cuadro general o segundo boceto el cual ya tiene características más técnicas que el primer boceto podemos observar en primer plano el segmento realizado en el mapa con las curvas y giros exactos que se realizaron en la misma, luego podemos observar los detalles de distancia, tiempo y velocidad promedio, potencia en watts, desnivel positivo y calorías quemadas, cabe resaltar que dichas estadísticas fueron realizadas por el autor de manera individual y en una bicicleta de gama alta de manera que los tiempos que muestra el cuadro no representa un tiempo real que tomará una ciclo ruta grupal y de las cuales en su mayoría son personas con discapacidad motriz.

3.10.3. Ruta realizada con GPS

Ilustración 48. Trazado en GPS de la ruta

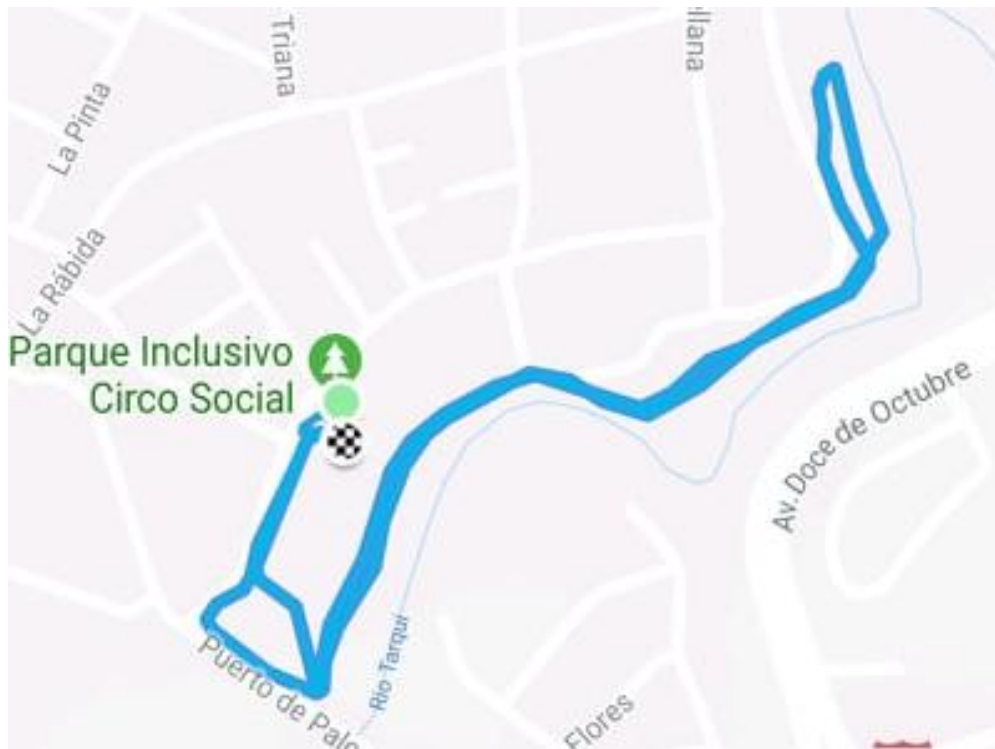


Ilustración 48. Cuadros realizados en cuenta personal de Strava. Fuente: Javier Parra fuente propia.

En esta imagen se puede observar la ruta realizada con GPS con un punto de partida y un punto de fin en el mismo lugar convirtiéndola en un round trip, también podemos observar con mayor detalle las calles en las cuales se encuentra enmarcada la ruta.

3.10.4. Cuadro de altitud

Ilustración 49. Cuadro de altitud



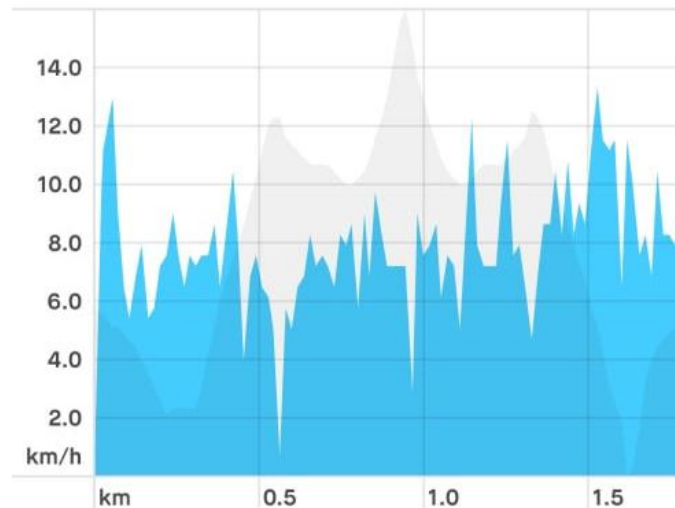
Ilustración 49. Cuadros realizados en cuenta personal de Strava. Fuente: Javier Parra fuente propia.

En el siguiente cuadro se observa el desnivel positivo en otras palabras en aumento y descenso del nivel de metros sobre el nivel del mar en el transcurso de la ruta, es decir, empezamos en 2555 msnm., pasamos por picos de altitud no mayor a 4 metros y como descenso más pronunciado tenemos una baja de 6 metros terminando en el mismo punto 2555 msnm.

3.10.5. Cuadro de velocidad

Ilustración 50. Cuadro de Velocidad

Velocidad



Velocidad promedio **7.4 km/h**

Velocidad máxima **19.1 km/h**

Ilustración 50. Cuadros realizados en cuenta personal de Strava. Fuente: Javier Parra fuente propia.

En este último cuadro realizado en Strava podemos observar la velocidad promedio y velocidad máxima que registramos en la ruta realizada, hay que tener claro que dichos parámetros de velocidad sirven solo como ejemplo y varía según el ritmo al que maneje cada persona teniendo esto en claro procedemos con la siguiente explicación. La velocidad promedio mostrada en la ruta realizada es de 7km/h representando una velocidad suave de disfrute y que nos permite apreciar el entorno, como velocidad máxima tenemos un pico de 19.1km/h representando la zona de mayor velocidad en la ruta.

3.11. ESTADO ACTUAL DE LA RUTA

3.11.1. Punto de salida y llegada

Ilustración 51. Punto de inicio y fin de ruta



Ilustración 51. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías tomadas por Javier Parra fuente propia.

A continuación, podemos observar el punto de inicio que se va a determinar para la ciclo ruta accesible este punto es la carpa taller en la cual se encuentran todas las bicicletas adaptadas para personas con diferentes discapacidades.

3.11.2. Distintos tipos de terreno en el transcurso de la ruta

Ilustración 52. Tipos de terrenos



Ilustración 52. Variación en los tipos de suelos pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca.
Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

En las siguientes fotografías podemos observar los tres tipos de terreno en las cuales vamos a circular , cada terreno representa un grado de dificultad diferente y en cierto punto has de peligrosidad en la primera fotografía mostramos la zona de mayor dificultad un terreno de lastre , en la segunda fotografía mostramos un terreno específico para bicicletas que no representan mayor dificultad y finalmente observamos un terreno de bloques los cuales representan una dificultad media, cada terreno tendrá su respectiva señalización que indique la zona de dificultad.

3.11.3. Señalización

Ilustración 53. Distintos terrenos



Ilustración 53. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Como podemos observar en las siguientes imágenes tenemos una mezcla de diferentes terrenos, curvas, varios caminos a seguir, que por el momento no cuentan con su respectiva señalización y dichos caminos pertenecen al trazado de la ruta. Lo que se planea hacer antes de realizar la ciclo ruta accesible para personas con discapacidad es señalizar toda la ruta por la cual se ha realizado el trazado incluyendo una señalización en colores con verde para las zonas con terreno fácil, amarillo para la zona media con terrenos con un poco de dificultad y roja para las zonas de lastre con curvas que representan una mayor dificultad, así mismo se pondrá flechas que indiquen la trayectoria que vamos a seguir y así mantener un orden en la secuencia correcta de la ruta.

CAPÍTULO IV: VALIDACIÓN DE LA RUTA

4.1. PREPARATIVOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA RUTA

Ilustración 54. Elaboración de letreros



Ilustración 54. Proceso de cortado de las estacas en un taller de madera. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Uno de los primeros procesos para elaborar una ruta, en especial una de ciclismo es la señalización, en el caso de esta propuesta se elaboraron las estacas para los letreros en un taller de muebles, se empezó con el proceso de selección de un tablón luego pasamos a medir y cortar el tablón según los requerimientos necesarios, finalmente las estacas pasaron por un proceso de lijado de esta forma eliminamos todas las asperezas y astillas que puedan lastimar al momento de colocar las mismas.

Ilustración 55. Señalización



Ilustración 55. Proceso de impresión y cortado de letreros. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Como se puede apreciar en las imágenes el siguiente proceso para la señalización de la ruta es el de elaboración de los letreros, los letreros fueron elaborados en Publisher, se imprimieron en un material resistente y que sea repelente al agua, finalmente se cubrió a los letreros en la parte posterior con una capa de cartón para mejorar la rigidez del letrero como tal.

Ilustración 56. Marcado de Ruta



Ilustración 56. Proceso de señalización de la ruta. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Como parte final del proceso de elaboración de los letreros y señalización tenemos el marcado de la ruta, en este proceso señalizamos según la ruta trazada en GPS y

colocamos los letreros en los puntos de mayor importancia como lo son, curvas, cambio de terrenos, intersecciones y zonas peligrosas.

Ilustración 57. Box Lunch



Ilustración 57. Proceso de elaboración de refrigerios. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Otra parte de la ciclo ruta inclusiva fue brindar refrigerios a los asistentes, para la selección del box lunch a entregar se realizó el siguiente proceso, primero se eligió alimentos que aporten azúcares, carbohidratos y calorías ya que al realizar una actividad física necesitamos reponer la energía perdida, como bebida se optó por un jugo que aporta líquido y azúcares, también se añadió una fruta con un aporte nutritivo en vitaminas y finalmente un surtido de caramelos para que de igual forma contribuya con azúcares, la mayoría de los alimentos brindados no tienen contraindicaciones y no presentan ningún efecto en cuanto a alergias o intoxicación de los asistentes.

4.2. PRUEBA PILOTO DE LA “CICLO RUTA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL”

Ilustración 58. Bicicletas Inclusivas



Ilustración 59. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

El día sábado 23 de Febrero de 2019 a las 9:00 am se realizó el evento denominado “Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz en el parque inclusivo Circo Social” dicho evento tuvo como invitados principales a los estudiantes de la Unidad Educativa “Stephen Hawking” gracias a ellos el evento se pudo realizar con éxito, además se contó con la participación de 9 estudiantes con sus 9 representantes, también hubieron otros invitados como familiares, amigos, la Magíster Diana Urgirles como tutora de la tesis, dando un total de 28 asistentes.

Ilustración 59. Show de Circo



Ilustración 59. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

El evento inicio a las 09:00 retirando a los estudiantes que solicitaron transporte desde la unidad educativa “Stephen Hawking”, dicho transporte fue posible gracias a la empresa EMOV EP que facilitaron con un bus para transportar alrededor de 30 personas (se adjunta oficio de Emov en anexos) , luego se trasladó a los asistentes al Parque Inclusivo Circo Social, el resto de asistentes llegaron por propia cuenta, una vez listo con todos los participantes presentes se dio el inicio al evento con un show artístico a cargo de la “Fundación Días Mejores” , la función tuvo una duración de 30 minutos se adecuo un espacio conocido como aula didáctica del Circo Social para realizar dichas actividades, al mismo tiempo que se realizaba el show artístico se alistaba las bicicletas inclusivas para continuar con el evento.

Ilustración 60. Bicicletas



Ilustración 60. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia

Luego de realizar el show artístico se procedió a la parte de la carpa de materiales para preparar las bicicletas, luego de dar indicaciones generales del trazado de la ruta explicando que la mayor parte del trazado está señalizado con indicadores de colores , verde para la zonas fáciles , amarillo las de mediana dificultad y roja para la zona de lastre que presentaba una mayor dificultad , el tiempo aproximado que iba a tomar y finalmente ayudar a los participantes a acoplarse a las bicicletas, se dio inicio a la ciclo ruta , cumpliendo con el circuito satisfactoriamente.

Ilustración 61. Entrega de Box Lunch



Ilustración 61. Fotografías pertenecientes al parque Inclusivo Circo Social Cuenca. Fuente: Fotografías por Javier Parra fuente propia.

Para culminar con el evento se brindó a los asistentes un box lunch que incluía una fruta, un paquete de galletas, un jugo y unos dulces, mientras se les agradecía por la participación y se socializaba que la intención de la ruta también es reactivar el uso de las bicicletas accesibles que están disponibles de lunes a sábado en el parque y que no tienen costo alguno, finalmente se procedió con la entrega de una encuesta de satisfacción y se terminó el evento alrededor de las 11:30 am.



4.3. ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la “Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz” cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

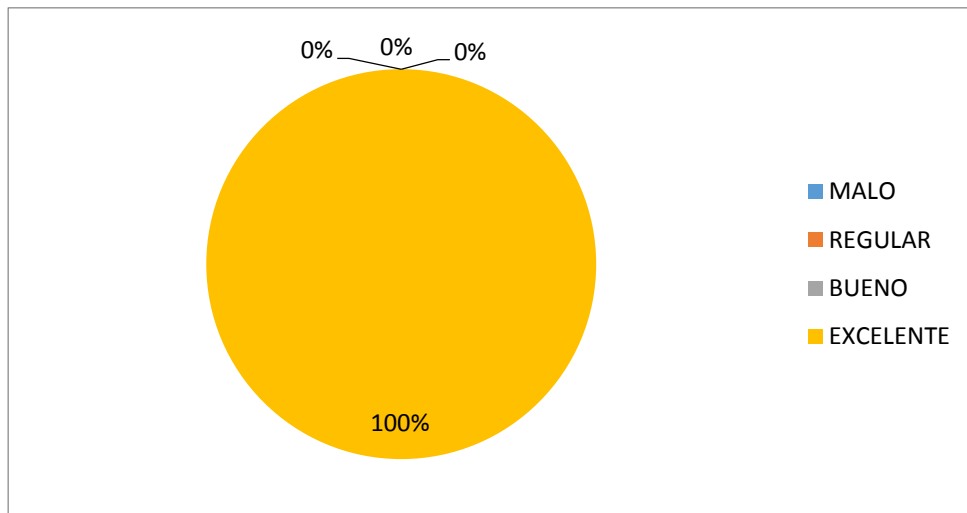
Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dieron indicaciones antes de empezar la actividad.				
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				

4.3.1. Resultados

Al terminar la ruta se realizaron encuestas a los representantes de los niños y a los invitados, la encuesta tenía 8 Preguntas, se obtuvieron los siguientes resultados:

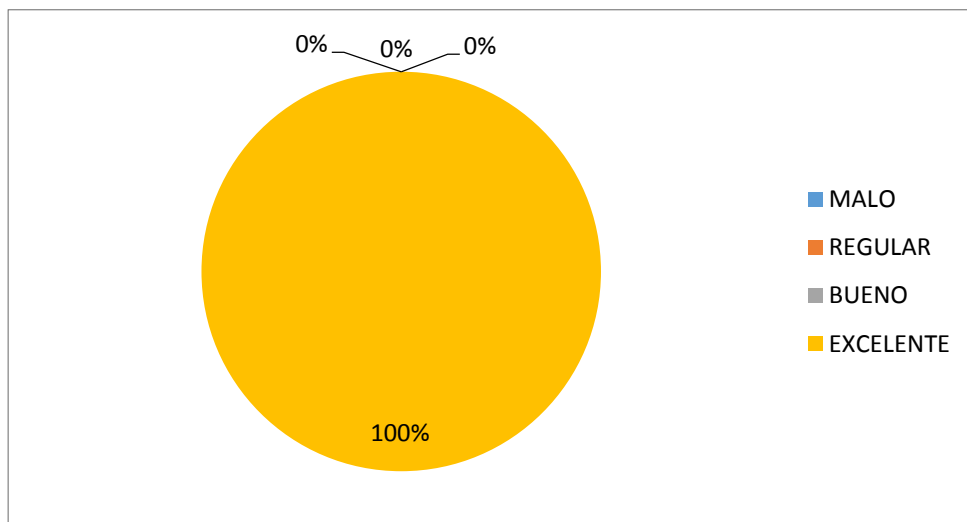
1.-Se dieron indicaciones antes de empezar la actividad.

Ilustración 62. Pregunta 1



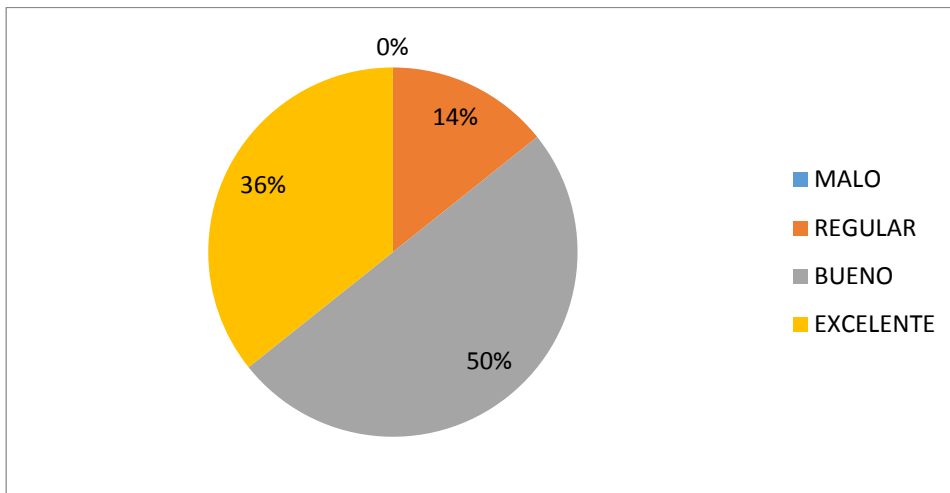
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.

Ilustración 63. Pregunta 2



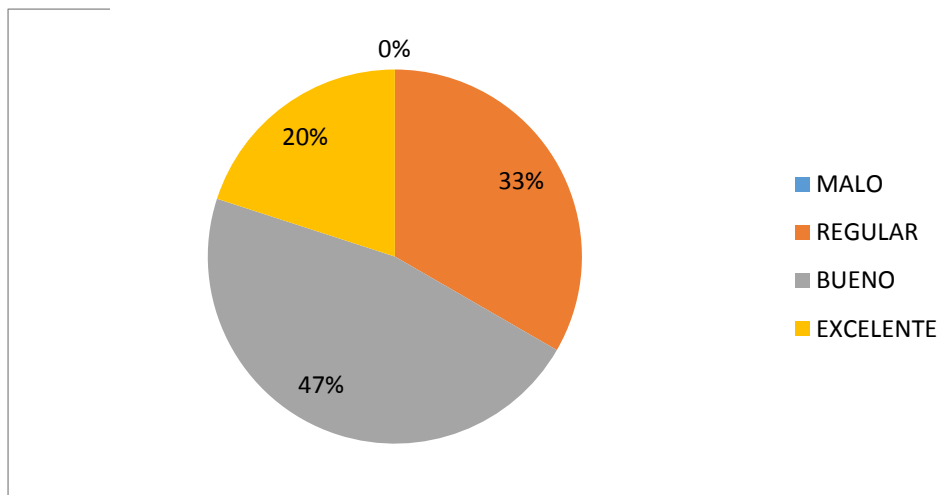
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.

Ilustración 64. Pregunta 3



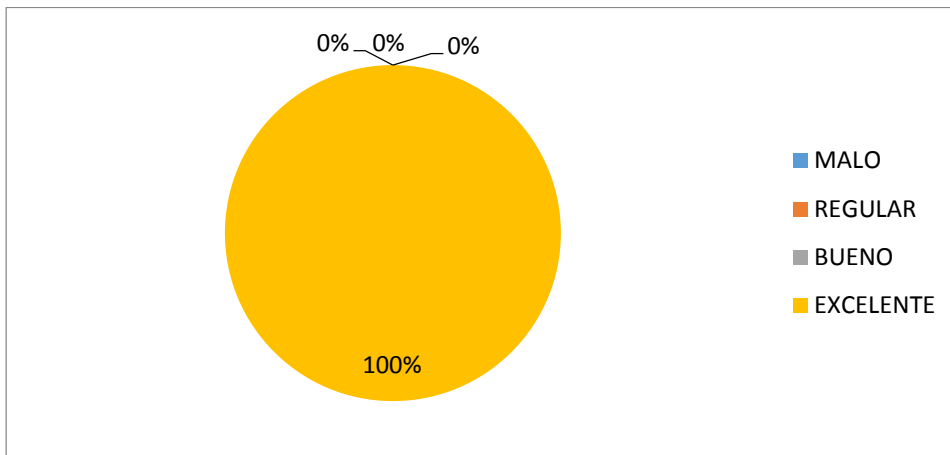
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.

Ilustración 65. Pregunta 4



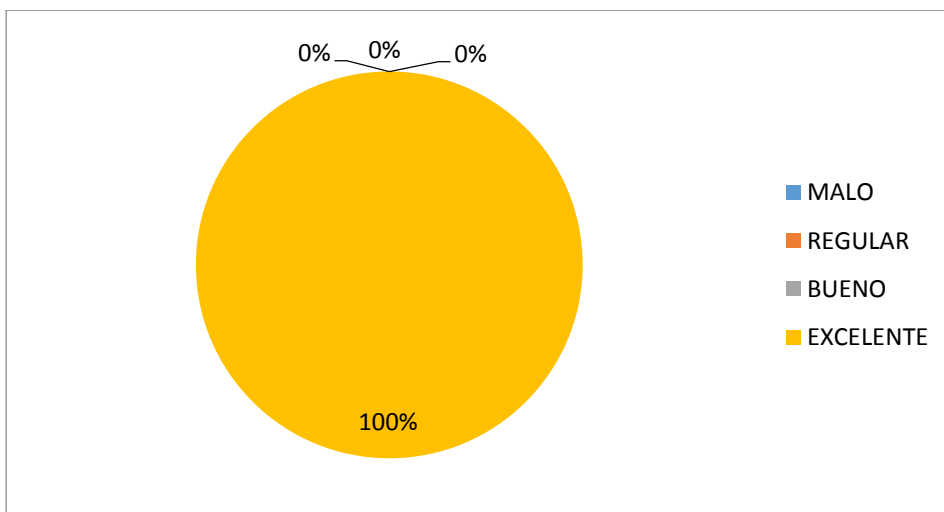
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.

Ilustración 66. Pregunta 5



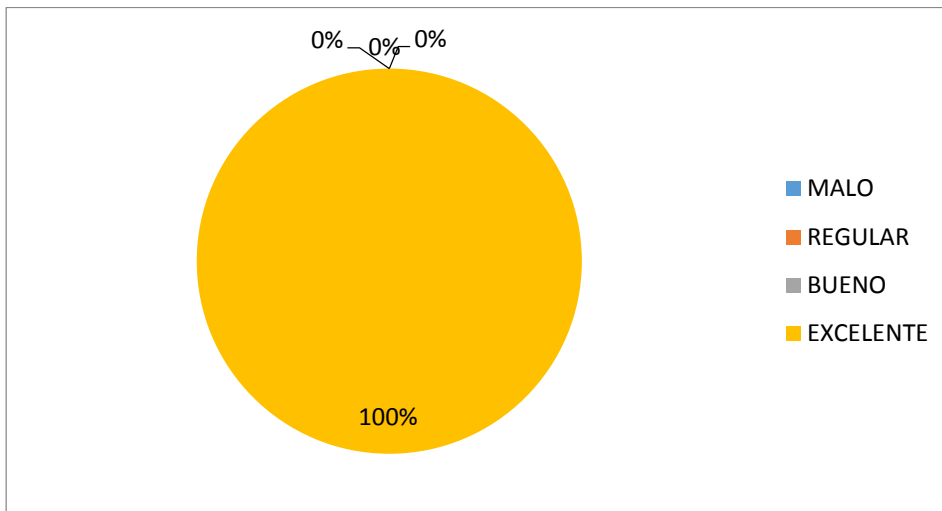
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.

Ilustración 67. Pregunta 6



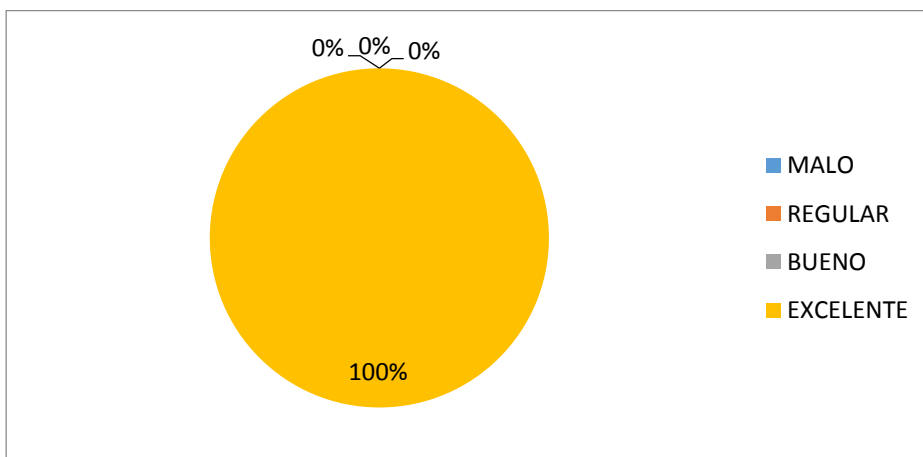
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.

Ilustración 68. Pregunta 8



8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.

Ilustración 69. Pregunta 8



4.4. CONCLUSIONES DE LA RUTA REALIZADA

El evento denominado “Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social” de la ciudad de Cuenca se realizó con éxito total ,desde los tramites y oficios para solicitar transporte con la empresa pública Emov, los oficios para pedir las bicicletas accesibles y el espacio para el show artístico , hasta la elaboración de los Box lunch , así que se puede concluir que las personas disfrutaron en su totalidad de esta actividad , ya que al participar de una alternativa de esparcimiento para sus hijos con discapacidad motriz sienten que satisfacen sus



necesidades de inclusión , también debemos resaltar que los participantes desean que se realicen más eventos de este tipo y que de la misma forma no se dejen de realizar ya que las alternativas de rutas o eventos de inclusión son limitadas en la ciudad.

4.5. RECOMENDACIONES DE LA RUTA REALIZADA.

Dentro de todo lo que formo la “Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social” se pudieron resaltar ciertas cosas que se pueden mejorar para una próxima ocasión en la cual, se repita o se realice un evento similar.

Primero la difusión del evento, para las próximas veces que se realice o se haga el uso grupal de las bicicletas accesibles es necesaria una mejor difusión, tanto por redes sociales de las entidades que están a cargo del evento como de parte del Municipio de Cuenca y Circo Social como tal, de esta forma asegurar una mayor participación y sobre todo uso de estas increíbles bicicletas, ya que muchas personas desconocen de la existencia de las mismas.

Segundo mejorar el funcionamiento mecánico de las bicicletas , gran parte de las bicicletas usadas el día del evento tenían fallas entre ellas , dificultad de uso de los shifters de cambios que permiten hacer más suave o dura a la cadencia de la bicicleta, otro dificultad que se presento fue la altura del sillín de las bicicletas ya que la altura de la posición del asiento varía según la estatura de la persona que la use, finalmente la última falla que se pudo encontrar fue la inclinación de las bicicletas , algunas de ellas tendían a moverse a la izquierda o derecha cuando lo correcto es que se encuentren completamente centradas .

Se recomienda a las entidades encargadas del uso y mantenimiento de las bicicletas mejorar la mecánica de las mismas ya que al permanecer sin uso pierden su correcto funcionamiento.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A lo largo de la elaboración de esta propuesta de tesis, se puede concluir varias cosas, primero empezando desde los aspectos fundamentales se pudo notar la falta de conocimiento que tienen las personas con respecto a la accesibilidad se puede afirmar este criterio debido a que como tesista pude observar la falta de información e inclusión en distintos espacios de la ciudad tales como parques, cines , museos , etc, la mayoría de estos espacios tienen pocas características de accesibilidad que faciliten el disfrute de las mismas, los términos correctos que se usan actualmente para definir a las personas con estos requerimientos son otro criterio que se pudo observar, las personas actualmente viven en una realidad en la que pensamos de forma individualista, según los que nos dice (Palacios, A. y Romañach, J.) no nos damos en cuenta que existen personas que funcionan de manera diferente o diversa en comparación a la mayoría de la sociedad , hechos tan simples como no respetar los espacios de estacionamiento separados para personas con discapacidad, dejar carros en las rampas de acceso o pasos cebra son tan básicos pero a su vez resaltan esta realidad individualista en la que vivimos. Pero no todo es malo también hay que aplaudir las iniciativas que se están tomando actualmente como lo son: conferencias sobre accesibilidad , turismo accesible, turismo de bienestar, deportes de aventura para personas con discapacidad y el tema de esta propuesta de tesis la ciclo ruta turística para personas con discapacidad son motivo de felicidad ya que dan a notar que se quiere cambiar el pensamiento de la sociedad , ser una sociedad incluyente justa y que permita a todos disfrutar de la vida por igual .

Finalmente centrándonos en el tema de tesis en específico se pudo notar que el Parque Inclusivo Circo Social es un gran ejemplo de un lugar que piensa en la sociedad y que brinda espacios accesibles para ella, se espera que se tome en cuenta este tema de tesis que cumplió con sus objetivos propuestos como lo fueron la realización de la ruta ciclística y se la replique ya que las personas que asistieron mostraron gran interés en ella y dieron a notar que quieren seguir participando de este tipo de actividades. El parque inclusivo cuenta con la infraestructura necesaria para seguir realizando eventos de esta índole y lo único que requiere es mejorar su promoción ya que muchas personas desconocen de la existencia de esta alternativa de esparcimiento y recreación para personas con necesidades de accesibilidad e inclusión que buscan mejorar su calidad de vida.



Varias instituciones tanto privadas como públicas en la actualidad se han dado cuenta de lo importante que es la accesibilidad y es muy grato ver como cada vez se realizan más eventos de este tipo tales como conferencias, eventos deportivos, eventos culturales, entre otros. Espero no cesen estas iniciativas y cada vez más personas nos unamos para hacer de este mundo un mundo inclusivo donde todos podamos disfrutar de lo que nos ofrece sin exclusión alguna.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFÍA VIRTUAL



- (COCEMFE, 2018)
- (Diario El Tiempo, 2015)
- (Diario El Día, 2016)
- (Martinez, 2017)
- (El Telégrafo, 2013)
- (García, 2017)

Arévalo, R. (2018). Requisitos para el diseño de ciclovías establecidos por la OGUC. Recuperado de <https://www.catalogoarquitectura.cl/cl/blog/requisitos-para-el-diseno-de-ciclovias-establecidos-por-la-oguc>

Accesible, C. C. (n.d.). Ficha 13 | Plazas y Parques Urbanos Accesibles.

Accion Social Municipal. (n.d.). Objetivo y líneas de acción para el proyecto Circo Social. Recuperado de <http://www.asm.gob.ec/content/parque-inclusivo-circo-social>

Asamblea Constituyente. Constitución del Ecuador, Constitución del Ecuador § (2008).

Asamblea Nacional de la República del Ecuador. Ley Orgánica de Discapacidades (2012).

Adrian, S. (2018). ¿Qué es un espacio inclusivo? Recuperado de <http://parquesalegres.org/biblioteca/blog/que-es-un-espacio-inclusivo/>

Barreto, M. J., & González, A. F. (2017). *Propuesta del trazado de rutas para ciclovías en la zona urbana de la ciudad de Cuenca*. <https://doi.org/http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/14332>

Briedenhann y Wickens. (2003). No Title.

Buj, C. (2010). Paving the Way To Accessible Tourism, (September), 1–77.

Calderón, F. (2015). *DISEÑO GEOMETRICO DE UNA RED VIAL DE CICLORUTAS*



EN LA LOCALIDAD DE SUBA- BOGOTA D.C., LA CUAL PERMITA ESTABLECER UNA INTERCONECTIVIDAD VIAL DESDE LA AV CALLE 145 # 118 HASTA LA CALLE 130-A # 154.

Capítulo N° 4 Diseño y Ejecución de Ciclovías. (n.d.). In *SERVIU METROPOLITANO* (pp. 1–43).

Chamorro, J., & Rodriguez, A. (2015). *ANALISIS DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CICLORUTAS EN LA CIUDAD DE BOGOTA, COMPARADO CON LOS MODELOS APLICADOS EN MEDELLIN, CHILE, GUADALAJARA, CANADA Y HOLANDA.*

COCEMFE. (2018). Breve Historia de la Accesibilidad. Recuperado de <https://www.observatoriodelaaccessibilidad.es/accesibilidad/breve-historia/>

de la Hoz Correa, A., & Muñoz Leiva, F. (2016). Análisis de los determinantes de la predisposición a visitar un destino de turismo de bienestar: Tipologías del turista potencial. *Tourism & Management Studies*, 12(2), 84–95. <https://doi.org/10.18089/tms.2016.12210>

Canarias, G. De. (n.d.). Calificación de espacio accesible. Símbolo de accesibilidad le. Recuperado de <https://www.gobiernodecanarias.org/politicassociales/discapacidad/espacioaccesible/>

Circo Social Cuenca. (2014). *Parque temático inclusivo social.*

Diario El Día. (2016). En La Avenida del Mar y Avenida Costanera Inician construcción de ciclovías inclusivas en el borde costero de la conurbación. *Región*. Retrieved from <http://www.diarioeldia.cl/region/inician-construccion-ciclovias-inclusivas-en-borde-costero-conurbacion>

Diario El Tiempo. (2015). Cuenca busca ser una ciudad accesible. *Diario El Tiempo*. Retrieved from <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/348832>

Diario El Tiempo. (2016). Un laboratorio de juegos para el parque El Recreo. *Diario*



El Tiempo. Retrieved from <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/un-laboratorio-de-juegos-para-el-parque-el-recreo>

Domínguez Vila, T., Fraiz Brea, J. A., & Alén González, M. E. (2011). Turismo y accesibilidad: una visión global sobre la situación de España. *Tourism and Accessibility. A Global Vision about the Situation of Spain*, (28), 23–45. Recuperado de <http://revistas.um.es/turismo/article/view/147151/131211>

Duque, L. (2015). *GUIA PARA EVALUAR EL IMPACTO DEL USO DE CICLORUTAS EN EL ECUADOR*.

El Telégrafo. (2013). Los cuencanos tienen un parque para la inclusión. *El Telégrafo*. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/los-cuencanos-tienen-un-parque-para-la-inclusion>

EMOV EP. (2018). RUTA RECREATIVA. Retrieved from <http://www.emov.gob.ec/?q=content/ruta-recreativa-0>

Estrada, G., Sarmiento, O., & Jacoby, E. (2009). *Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa*.

Fernández Alles, M. T. (2017). Turismo Accesible : Importancia de la Accesibilidad para el Sector Turístico, (May).

Galaz, Yamazaki, & Ruiz, U. (2018). Turismo médico y turismo de bienestar Más allá de la sala de espera. *Deloitte*, 7.

García, A. (2017). Turismo Accesible en Europa. Recuperado de http://www.viasverdes.com/pdf/JornadaFITUR_2017/1-AnaGarcia_ENAT.pdf

Gesti, P. M. D. E. (2012). ACCIÓN SOCIAL MUNICIPAL PROYECTO CENTRO CULTURAL CIRCO SOCIAL.

Hamk, D. (2011). Accesible Tourism.

Hernandez, H., & Jimenez, D. (2016). Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica . Diseño de vías para una movilidad más segura. *CISEV*, (November),



1–42.

Icaza Torbay, M. (2015). *Diseño De Una Cicloruta Turística Para El Cantón Durán De La Provincia Del Guayas Con El Fin De Difundir Los Atractivos Turísticos, Año 2015.*

Kastenholz, E., Eusébio, C., & Figueiredo, E. (2015). Contributions of tourism to social inclusion of persons with disability. *Disability and Society*, 30(8), 1259–1281. <https://doi.org/10.1080/09687599.2015.1075868>

López, T., & Margarida, M. (2011). Turismo, cultura y gastronomía. una aproximación a las rutas culinarias. *Book of Proceedings - International Conference on Tourism & Management Studies - Algarve*, 915–922.

Martinez, J. (2017). MUNICIPIO ENTREGÓ PARQUE “EL RECREO” EN YANUNCAY. *Periodismo En La Web*. Recuperado de <https://periodismoenlaweb.com/2017/04/12/municipio-entrego-parque-el-recreo-en-yanuncay/>

Millan Escrache, M. (2010). Turismo Accesible / Turismo Para Todos, un derecho ante la discapacidad. *Gran Tour: Revista de Investigación Turísticas*, 2, 101–126. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3986387>

Millán Escrache, M. (2015). Análisis del turismo accesible en la ciudad de Murcia. *Gran Tour*, (11), 63–86. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156007&info=resumen&idioma=SPA>

Ministerio de Turismo. (2011). *Manual de Señalización Turística.*

Organización de las Naciones Unidas. Declaración Universal de Derechos Humanos (1948). Recuperado de http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf

Organización Mundial del Turismo. (2014). Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos. In *Onwto* (Vol. 1, pp. 1–22).

Palacios, A. y Romañach, J. (2007b). El Modelo de la Diversidad. *Diversitas: España.*



- Ponce, K., Shek, D., & Valenzuela, D. (2014). *Propuesta de parques recreativos accesibles en la Comuna 10 de la ciudad de Cali*. Recuperado de <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9867/1/CB-0516621.pdf>
- poraqui.net. (2019). Glosario. Retrieved from <https://www.poraqui.net/glosario/lista-terminos-por-letra/R?start=20>
- Poria, Y., Reichel, A., & Brandt, Y. (2009). People with disabilities visit art museums: An exploratory study of obstacles and difficulties. *Journal of Heritage Tourism*, 4(2), 117–129. <https://doi.org/10.1080/17438730802366508>
- Puente Pacheco, M. (2015). TURISMO DE BIENESTAR: LIMITACIÓN CONCEPTUAL Y POSICIONAMIENTO INTERNACIONAL. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, (19), 1–6. Recuperado de <http://www.radiologyinfo.org/mobile/sp/info.cfm?pg=stroke>
- Santos Pita, M. (2009). Una Aproximación a La Accesibilidad Turística. Por Un Turismo Para Todos. *ROTUR: Revista de Ocio y Turismo*, 2(1), 157–173. <https://doi.org/10.17979/ROTUR.2009.2.1.1239>
- Valarezo, M. (2013). *Propuesta de atención integral para personas con discapacidad*. Quito. Retrieved from <http://www.inclusion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/Modelo-de-Atención-de-Discapacidades.pdf>
- Valencia, L. (2014). BREVE HISTORIA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: De la Opresión a la Lucha por sus Derechos, *II*, *New Yo*, 39–46.
- Yarra Ranges. (2011). Accesible Tourism. *Business & Tourism*, 1, 4.
- Arévalo, R. (2018). Requisitos para el diseño de ciclovías establecidos por la OGUC. Retrieved from <https://www.catalogoarquitectura.cl/cl/blog/requisitos-para-el-diseno-de-ciclovias-establecidos-por-la-oguc>
- Asamblea Constituyente. Constitución del Ecuador, Constitución del Ecuador § (2008).
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. Ley Orgánica de Discapacidades (2012).



- Barreto, M. J., & González, A. F. (2017). *Propuesta del trazado de rutas para ciclovías en la zona urbana de la ciudad de Cuenca*.
<https://doi.org/http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/14332>
- Briedenhann y Wickens. (2003). *Diseño De Una Ruta Turistica*.
- Buj, C. (2010). *Paving the Way To Accessible Tourism*, (September), 1–77.
- Calderón, F. (2015). *DISEÑO GEOMETRICO DE UNA RED VIAL DE CICLORUTAS EN LA LOCALIDAD DE SUBA- BOGOTA D.C., LA CUAL PERMITA ESTABLECER UNA INTERCONECTIVIDAD VIAL DESDE LA AV CALLE 145 # 118 HASTA LA CALLE 130-A # 154*.
- Capítulo N° 4 Diseño y Ejecución de Ciclovías. (n.d.). In *SERVIU METROPOLITANO* (pp. 1–43).
- Chamorro, J., & Rodriguez, A. (2015). *ANALISIS DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CICLORUTAS EN LA CIUDAD DE BOGOTA, COMPARADO CON LOS MODELOS APLICADOS EN MEDELLIN, CHILE, GUADALAJARA, CANADA Y HOLANDA*.
- COCEMFE. (2018). *Breve Historia de la Accesibilidad*. Recuperado de <https://www.observatoriodelaaccessibilidad.es/accesibilidad/breve-historia/>
- de la Hoz Correa, A., & Muñoz Leiva, F. (2016). *Análisis de los determinantes de la predisposición a visitar un destino de turismo de bienestar: Tipologías del turista potencial*. *Tourism & Management Studies*, 12(2), 84–95.
<https://doi.org/10.18089/tms.2016.12210>
- Diario El Día. (2016). *En La Avenida del Mar y Avenida Costanera Inician construcción de ciclovías inclusivas en el borde costero de la conurbación*. *Región*. Recuperado de <http://www.diarioeldia.cl/region/inician-construccion-ciclovias-inclusivas-en-borde-costero-conurbacion>
- Diario El Tiempo. (2015). *Cuenca busca ser una ciudad accesible*. *Diario El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/348832>
- Diario El Tiempo. (2016). *Un laboratorio de juegos para el parque El Recreo*. *Diario El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/un->



laboratorio-de-juegos-para-el-parque-el-recreo

- Domínguez Vila, T., Fraiz Brea, J. A., & Alén González, M. E. (2011). Turismo y accesibilidad: una visión global sobre la situación de España. *Tourism and Accessibility. A Global Vision about the Situation of Spain*, (28), 23–45. Recuperado de <http://revistas.um.es/turismo/article/view/147151/131211>
- Duque, L. (2015). *GUIA PARA EVALUAR EL IMPACTO DEL USO DE CICLORUTAS EN EL ECUADOR*.
- El Telégrafo. (2013). Los cuencanos tienen un parque para la inclusión. *El Telégrafo*. Recuperado de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/los-cuencanos-tienen-un-parque-para-la-inclusion>
- EMOV EP. (2018). RUTA RECREATIVA. Recuperado de <http://www.emov.gob.ec/?q=content/ruta-recreativa-0>
- Estrada, G., Sarmiento, O., & Jacoby, E. (2009). *Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa*.
- Fernández Alles, M. T. (2017). Turismo Accesible : Importancia de la Accesibilidad para el Sector Turístico, (May).
- Galaz, Yamazaki, & Ruiz, U. (2018). Turismo médico y turismo de bienestar Más allá de la sala de espera. *Deloitte*, 7.
- García, A. (2017). Turismo Accesible en Europa. Retrieved from http://www.viasverdes.com/pdf/JornadaFITUR_2017/1-AnaGarcia_ENAT.pdf
- Hamk, D. (2011). Accesible Tourism.A complete Guide in to the Accesible Tourism
- Hernandez, H., & Jimenez, D. (2016). Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica . Diseño de vías para una movilidad más segura. *CISEV*, (November), 1–42.
- Icaza Torbay, M. (2015). *Diseño De Una Cicloruta Turística Para El Cantón Durán De La Provincia Del Guayas Con El Fin De Difundir Los Atractivos Turísticos, Año 2015*.
- Kastenholz, E., Eusébio, C., & Figueiredo, E. (2015). Contributions of tourism to social inclusion of persons with disability. *Disability and Society*, 30(8), 1259–1281.



<https://doi.org/10.1080/09687599.2015.1075868>

- López, T., & Margarida, M. (2011). Turismo, cultura y gastronomía. una aproximación a las rutas culinarias. *Book of Proceedings - International Conference on Tourism & Management Studies - Algarve*, 915–922.
- Martinez, J. (2017). MUNICIPIO ENTREGÓ PARQUE “EL RECREO” EN YANUNCAY. *Periodismo En La Web*. Recuperado de <https://periodismoenlaweb.com/2017/04/12/municipio-entrego-parque-el-recreo-en-yanuncay/>
- Millan Escriche, M. (2010). Turismo Accesible / Turismo Para Todos, un derecho ante la discapacidad. *Gran Tour: Revista de Investigación Turísticas*, 2, 101–126. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3986387>
- Millán Escriche, M. (2015). Análisis del turismo accesible en la ciudad de Murcia. *Gran Tour*, (11), 63–86. Recuperado de <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156007&info=resumen&idioma=SPA>
- Ministerio de Turismo. (n.d.). *Manual de Señalización Turística*.
- Organización de las Naciones Unidas. Declaración Universal de Derechos Humanos (1948). Recuperado de http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- Organización Mundial del Turismo. (2014). Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos. In *Onwto* (Vol. 1, pp. 1–22).
- Ponce, K., Shek, D., & Valenzuela, D. (2014). *Propuesta de parques recreativos accesibles en la Comuna 10 de la ciudad de Cali*. Recuperado de <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9867/1/CB-0516621.pdf>
- poraqui.net. (2019). Glosario. Retrieved from <https://www.poraqui.net/glosario/lista-terminos-por-letra/R?start=20>
- Poria, Y., Reichel, A., & Brandt, Y. (2009). People with disabilities visit art museums: An exploratory study of obstacles and difficulties. *Journal of Heritage Tourism*, 4(2), 117–129. <https://doi.org/10.1080/17438730802366508>



- Puente Pacheco, M. (2015). TURISMO DE BIENESTAR: LIMITACIÓN CONCEPTUAL Y POSICIONAMIENTO INTERNACIONAL. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, (19), 1–6. Recuperado de <http://www.radiologyinfo.org/mobile/sp/info.cfm?pg=stroke>
- Santos Pita, M. (2009). Una Aproximación a La Accesibilidad Turística. Por Un Turismo Para Todos. *ROTUR: Revista de Ocio y Turismo*, 2(1), 157–173. <https://doi.org/10.17979/ROTUR.2009.2.1.1239>
- Valarezo, M. (2013). *Propuesta de atención integral para personas con discapacidad*. Quito. Retrieved from <http://www.inclusion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/11/Modelo-de-Atención-de-Discapacidades.pdf>
- Vanessa, A. (2012). *Circo Social Ecuador: Intervención Social en Quito, Cuenca, Guayaquil y Tena “Circo Social. Mucho Más Que Una Carcajada.”*
- Valencia, L. (2014). BREVE HISTORIA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: De la Opresión a la Lucha por sus Derechos, *II*, *New Yo*, 39–46.
- Yarra Ranges. (2011). Accesible Tourism. *Business & Tourism*, 1, 4.

ANEXOS

ANEXO 1: ENCUESTA DE SATISFACCIÓN

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.			X	
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.			X	
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.			X	
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				/
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.			/	
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.			/	
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.			/	
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.		/		/
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				/
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				/
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				/

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la “Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz” cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				✓
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				✓
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				✓
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				✓
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.		x		✓
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				✓
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				✓
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				✓



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.			X	
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.			X	
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				X
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				X
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				X
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				X
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				✓
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				✓
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				✓
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				✓
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				✓
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				✓
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				✓
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				✓



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				X
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				X
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				X
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				X
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				X
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				X
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				✓
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				✓
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.				✓
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.				✓
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				✓
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				✓
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				✓
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				✓



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN



Su opinión es importante para nosotros, por eso necesitamos saber si la "Ciclo Ruta para personas con discapacidad motriz" cumplió con sus expectativas, así que le agradecemos por el tiempo tomado en responder debido a que sus respuestas nos ayudaran a mejorar.

Marque con una x según considere la mejor opción.	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE
1.-Se dio indicaciones antes de empezar la actividad.				X
2.-Se veló por la seguridad de los asistentes.				X
3.-Se proveyó bicicletas y accesorios en buenas condiciones.			X	
4.-Las bicicletas funcionaban de forma correcta.			X	
5.-La dificultad de la ruta fue la adecuada para los participantes.				X
6.-Se contó con la debida señalización en la ruta.				X
7.-Considera que el guía de la ruta está capacitado para realizar la actividad.				X
8.- El tiempo en el que se realizó la ruta fue adecuado.				X



ANEXO 2: OFICOS DE APROBACIÓN ENTIDADES MUNICIPALES Y PUBLICAS

Cuenca, 06 Febrero de 2019


LIC.DIANA BOJORQUE
RECTORA
UNIDAD EDUCATIVA STEPHEN HAWKING

Con un atento saludo yo, Jonnathan Javier Parra Yanza con CI: 0104921465, estudiante de la Universidad De Cuenca Facultad Ciencias De La Hospitalidad , extiendo a usted , a todos los padres de familia y representantes de los alumnos que forman parte de la Institución Educativa STEPHEN HAWKING una cordial invitación a la "CICLO RUTA ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL DE CUENCA" , este evento se dará el día 23 de febrero de 2019 , la cual no tendrá costo alguno y para el correcto desempeño de la misma se ha designado 10 cupos para los alumnos con su respectivo representante, las actividades a realizarse serán las siguientes:

- 1) Transporte conjuntamente con la EMOV EP ida y vuelta de la institución STEPHEN HAWKING (salida 9:00 am)
- 2) Llegada al parque inclusivo Circo Social en donde se dará una introducción de la actividad que se plantea realizar una ciclo ruta con bicicletas adaptadas para personas con discapacidad motriz
- 3) Se brindara un refrigerio a todos los asistentes
- 4) Se culminara el evento a cargo de la Fundación días Mejores (show de circo)
- 5) Retorno a la institución STEPHEN HAWKING (12 pm)

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mis sinceros agradecimientos

Atentamente


Jonnathan Javier Parra Yanza.





UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Cuenca, 15 Febrero de 2019

Mg: MARCO GUERRA
ADMINISTRADOR DEL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL

Con un atento saludo yo, Jonnathan Javier Parra Yanza con CI: 0104921465, estudiante de la Universidad De Cuenca Facultad Ciencias De La Hospitalidad , que actualmente estoy finalizando mi tesis intitulada "Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca" , solicito a usted muy gentilmente me permita el uso del aula didáctica del Circo Social con su respectivo tatami , 25 sillas , 1Lira , 1 trapecio con sus respectivos implementos para el correcto uso y seguridad de los mismos y así poder realizar el show artístico que estará a cargo de la Fundación Días Mejores el día sábado 23 de febrero a las 10:30 am , el evento no tendrá costo alguno y lo único que plantea es dejar un aporte para la sociedad.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mis sinceros agradecimientos.

Atentamente,

Jonnathan Javier Parra Yanza.

Recibido
18-02-2019



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Cuenca, 15 Febrero de 2019

Mg: MARCO GUERRA
ADMINISTRADOR DEL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL

Con un atento saludo yo, Jonnathan Javier Parra Yanza con CI: 0104921465, estudiante de la Universidad De Cuenca Facultad Ciencias De La Hospitalidad , que actualmente estoy finalizando mi tesis intitulada "Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca" , solicito a usted muy gentilmente me facilite el préstamo de 10 bicicletas con silla de ruedas, 2 bicicletas cuadron, 1 bicicleta postular , y 2 bicicletas tamber para el evento que se va a realizar el día sábado 23 de febrero de 2019 dicho evento iniciara a las 9:30 am , el mismo no tendrá costo alguno y lo único que plantea es dejar un aporte para la sociedad.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mis sinceros agradecimientos.

Atentamente,

Jonnathan Javier Parra Yanza.

Recibido
18-02-2019



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Cuenca, 01 Febrero de 2019

DR. ADRIAN ERNESTO CASTRO PIEDRA
GERENTE GENERAL EMOV EP

Con un atento saludo yo, Jonnathan Javier Parra Yanza con CI: 0104921465, estudiante de la Universidad De Cuenca Facultad Ciencias De La Hospitalidad , que actualmente estoy finalizando mi tesis intitulada "Propuesta de desarrollo de una cicloruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca" , solicito a usted muy gentilmente me ayude con un bus para transportar alrededor de 25 personas las cuales en su mayoría son personas con discapacidad motriz , las mismas con las cuales planteamos realizar un evento denominado Ciclo ruta accesible el día sábado 23 de febrero de 2019 y necesitamos transportarlas de una escuela que está por determinarse en los próximos días hacia el Circo Social , dicho evento no tendrá costo alguno y lo único que plantea es dejar un aporte para la sociedad.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mis sinceros agradecimientos.

Atentamente,




Jonnathan Javier Parra Yanza.



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Santa Ana de los Ríos de Cuenca, 16 Enero de 2019

Ing. Marcelo Abril.
DIRECTOR ACCIÓN SOCIAL MUNICIPAL
Su despacho

De nuestra consideración:

Con un atento saludo nosotros Jonnathan Javier Parra Yanza, con CI 0104921465, y Diana Urgilés Contreras con CI 0104369848 en calidad de estudiante y tutora de tesis de la Facultad Ciencias de la Hospitalidad de la Universidad de Cuenca, solicitamos a usted de la manera más comedida, se sirva facilitarnos información del Parque Inclusivo Circo Social debido a que estamos realizando la tesis intitulada "PROPUESTA DE DESARROLLO DE UNA CICLORUTA TURÍSTICA ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL DE LA CIUDAD DE CUENCA", enfocado al tema de accesibilidad con el que se planea dejar un aporte a la sociedad cuencana.

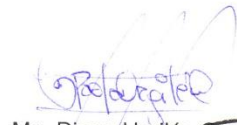
La información que requerimos es la siguiente:

- Historia del parque
- Presupuesto operativo anual
- Proyectos ejecutados
- Visitantes
- Proyecto Bici Inclusiva
- Características de accesibilidad
- Diagnóstico general en torno a la accesibilidad

Por la favorable respuesta que dé a la presente, le anticipamos nuestros sinceros agradecimientos.

Atentamente


Jonnathan Javier Parra Yanza
Tesisista


Mg. Diana Urgilés
Tutora de Tesis





UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD



Cuenca, 06 Febrero de 2019

DR. ADRIAN ERNESTO CASTRO PIEDRA
GERENTE GENERAL MOV EP

Con un atento saludo yo, Jonnathan Javier Parra Yanza con CI: 0104921465, estudiante de la Universidad De Cuenca Facultad Ciencias De La Hospitalidad , que actualmente estoy finalizando mi tesis intitulada "Propuesta de desarrollo de una cicloruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el Parque Inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca" , solicito a usted muy gentilmente me ayude con un bus para transportar alrededor de 25 personas las cuales en su mayoría son personas con discapacidad motriz , las mismas con las cuales planteamos realizar un evento denominado "Ciclo ruta accesible" el día sábado 23 de febrero de 2019 dicho evento iniciara a las 9:00 am y culminara a las 12 pm por lo tanto necesitamos transportarlas de una escuela STEPHEN KAWKING ubicada en las calles De La Espadaña y Galileo antes de la Y del Cebollar hacia el Circo Social de Cuenca , dicho evento no tendrá costo alguno y lo único que plantea es dejar un aporte para la sociedad.

Por la favorable acogida que brinde a la presente, anticipo mis sinceros agradecimientos.

Atentamente,

Jonnathan Javier Parra Yanza.



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD



CONVENIO DE PARTICIPACIÓN CON ACCIÓN SOCIAL MUNICIPAL DEL CANTÓN CUENCA PREVIO A LA OBTENCIÓN DE SU TÍTULO PROFESIONAL OTORGADO POR LA UNIVERSIDAD DE CUENCA.

En la ciudad de Cuenca, a los 05 días del mes de marzo del dos mil diecinueve, comparece por una parte Acción Social Municipal del cantón Cuenca, representada por su Director Ejecutivo, el Ing. Marcelo Abril Bustamante, y por otra parte, el Sr. Jonnathan Javier Parra Yanza con el objeto de celebrar el presente convenio, bajo las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMERA: COMPARECIENTES.- Comparecen a la celebración del presente convenio por una parte el Ing. Marcelo Abril Bustamante, Director Ejecutivo de Acción Social Municipal del cantón Cuenca, a quien para efectos del presente convenio se denominará como la institución receptora, y por otra parte, el señor Jonnathan Javier Parra Yanza, a quien para efectos del presente convenio se lo denominará como el estudiante.

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO.- El presente documento tiene como objeto aportar con la información generada por Acción Social Municipal del cantón Cuenca al estudiante para que realice su tesis titulada "PROPUESTA DE DESARROLLO DE UNA CICLORUTA TURÍSTICA ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE INCLUSIVO CIRCO SOCIAL DE LA CIUDAD DE CUENCA", el cual una vez generado y aprobado deberá ser socializado y compartido con la Institución para su respectivo estudio y posible aplicación.

CLÁUSULA TERCERA: COMPROMISOS DE LAS PARTES:

Acción Social Municipal del Cantón Cuenca se compromete a:

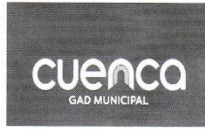
- Brindar todo el apoyo necesario para que el estudiante, realice sus estudios e investigaciones necesarios dentro de su trabajo final de titulación previo a obtener su título otorgado por la Universidad de Cuenca, sin interferir con las labores del personal.

La o el estudiante:

- Respetar los derechos de autor de Acción Social Municipal del cantón Cuenca, como propietaria sobre la información entregada.
- Hacer buen uso de la información concedida por la Institución.
- Respetar las normas internas y demás protocolos que la Institución receptora, haya establecido.
- Cumplir con los horarios y días de estudio establecidos por la institución receptora.
- Guardar absoluta reserva y confidencialidad de la información entregada por la institución receptora.



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD



- Velar por la correcta utilización de las instalaciones, equipos y demás elementos de la institución receptora.
- Aportar los conocimientos adquiridos en su carrera para la solución práctica y creativa de los problemas detectados o planteados dentro de su estudio.
- Previo a publicar los resultados de su tesis estos deberán ser aprobados por el Director Ejecutivo de Acción Social Municipal, y dicha propuesta además deberá ser entregada a la institución una vez finalizada de ser el caso con las respectivas las observaciones y recomendaciones necesarias.

CLAUSULA CUARTA: PLAZO Y HORARIO.- El plazo de ejecución del presente convenio es de 60 días contados a partir de la suscripción del presente documento, los estudiantes no podrán paralizar ni interferir en las actividades que realice el personal de la Institución debiendo para ello coordinar con el servidor los espacios idóneos para el levantamiento de información respectiva.

CLAUSULA QUINTA: EL RECONOCIMIENTO ECONÓMICO.- Se deja expresa constancia de que al ser un convenio de carácter académico por solicitado por los estudiantes, no existe disponibilidad presupuestaria dentro del presupuesto de la Institución, por lo tanto no se establece algún reconocimiento económico.

CLAUSULA SEXTA: LAS CAUSALES DE TERMINACIÓN DEL CONVENIO.- El convenio de pasantía terminará por las siguientes causales:

1. Por mutuo acuerdo de las partes.
2. Por cumplimiento del plazo establecido para la ejecución de los estudios respectivos.
3. Por suspender sus estudios e investigaciones de manera injustificada por un lapso de 30 días.
4. Utilización indebida de los recursos públicos, realizar actividades fuera de lo acordado en el convenio, o realizar actividades de proselitismo político dentro de la institución receptora.
5. Por decisión unilateral de la institución receptora.

CLAUSULA SÉPTIMA: RELACIÓN LABORAL.- Se deja expresa constancia que al ser un convenio de carácter académico, por el mismo no se origina relación laboral con la institución receptora, y por tanto no generan derechos ni obligaciones laborales, administrativas o de cualquier otra índole entre los comparecientes.

CLÁUSULA OCTAVA.- CONFIDENCIALIDAD: Los estudiantes se obligan a mantener la más estricta confidencialidad relacionada a las actividades y funciones que desempeña en la prestación de sus servicios ACCIÓN SOCIAL MUNICIPAL, así mismo, se obliga a no utilizar directa o indirectamente, difundir o revelar información de Acción Social Municipal sin la autorización conferida por la máxima autoridad de la institución. El contravenir esta disposición dará lugar a la terminación del presente convenio, sin perjuicio de las acciones civiles o penales



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD



que le asiste a Acción Social Municipal, por lo que deberá mantener la confidencialidad aún después de la culminación de su trabajo de tesis.

CLAUSULA NOVENA: EL LUGAR Y FECHA DE SUSCRIPCIÓN.- Las partes aceptan y suscriben el presente convenio en el mismo día de su celebración, en tres ejemplares del mismo valor y tenor.

Ing. Marcelo Abril.
**DIRECTOR EJECUTIVO
ACCIÓN SOCIAL MUNICIPAL**

Sr. Jonnathan Javier Parra Yanza
ESTUDIANTE



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD

Anexo 3: Diseño de Tesis Aprobado



UNIVERSIDAD DE CUENCA
FACULTAD CIENCIAS DE LA HOSPITALIDAD
CARRERA DE INGENIERÍA EN TURISMO

**“PROPUESTA DE DESARROLLO DE UNA CICLORUTA TURÍSTICA
ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN EL PARQUE
INCLUSIVO CIRCO SOCIAL DE LA CIUDAD DE CUENCA”.**

**Proyecto de intervención previo a la obtención del título de: Ingeniero en
Turismo**

TUTORA:

MGST. DIANA URGILES

AUTOR:

JONNATHAN JAVIER PARRA YANZA

CUENCA, NOVIEMBRE, 2018.

1. Título del Proyecto de Intervención



Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el parque inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca.

2. Nombre del estudiante

Jonathan Javier Parra Yanza (jonathan-parra-6@hotmail.com).

3. Resumen del Proyecto de Intervención

El término Turismo accesible es cada vez más relevante y destacado por las personas en la actualidad; pero no solo se trata de eliminar las barreras de comunicación o físicas al colocar rampas en parques o en los cruces de calles, la idea va más allá de aquello. El turismo accesible busca que los servicios, las ofertas y productos turísticos sean disfrutados en su totalidad por todas las personas en igualdad de condiciones, más allá de si poseen alguna discapacidad o no. La ciudad de Cuenca trata de incorporarse a estas nuevas necesidades y cada vez sus atractivos cuentan con el enfoque inclusivo, un ejemplo de ello es el Museo Remigio Crespo Toral que, además de incorporar rampas y ascensores que llevan a todas las salas del museo, proyecta guías digitales para personas con discapacidad auditiva, esto dentro del turismo cultural, pero dentro de otras áreas como bienestar o recreación no se cuenta con un grado debido de importancia.

La propuesta plantea un trabajo conjunto el GAD Municipal De Cuenca que actualmente es la entidad responsable de las actividades de recreación en el parque inclusivo Circo Social, quienes han implementado alrededor de 30 bicicletas para personas con distintas discapacidades en la ciudad de Cuenca. Su objetivo es generar la inclusión y bienestar de personas con discapacidad en lugares de esparcimiento garantizando el debido uso de los diferentes espacios de nuestra ciudad en condiciones de equidad. Las bicicletas tienen diferentes modelos que se ajustan a la necesidad de cada persona, desde bicicletas modificadas para personas con discapacidad visual, anclaje para silla de ruedas, discapacidad intelectual y para quienes tengan alguna discapacidad motriz.

4. Planteamiento del Proyecto de Intervención



El proyecto del GAD Municipal de Cuenca conocido como Bici Solidaria actualmente ha tenido un declive en su difusión, uso y participación. El proyecto plantea reactivar el uso de este servicio a la comunidad con un plus, que generaría el disfrute y participación de este grupo de atención prioritaria. El proyecto de Bici Solidaria se ejecuta en el parque Circo Social ubicado en la calles Francisco de Orellana entre Diego de Almagro y La Niña cerca del Campus Yanuncay de la Universidad de Cuenca; el mismo ha pasado por una serie de cambios y procesos enfocados en mejorar las zonas de esparcimiento, áreas verdes y sobre todo en la parte inclusiva mejorando el acceso para todas las personas. El parque Circo Social sería el área de trabajo en donde se plantea desarrollar un circuito turístico ciclístico haciendo uso de las nuevas áreas renovadas, espacios verdes y senderos ciclísticos marcados para cumplir su propósito, el Turismo de Bienestar, llenando así la necesidad de un espacio inclusivo en la ciudad de Cuenca.

5. Revisión bibliográfica

Para poder entender de mejor forma la propuesta a realizar se debe tener claro los siguientes conceptos, precisamente lo que significan y todo lo que engloba las discapacidades y sus distintas clasificaciones.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su último informe en el año 2011, se dice que discapacidad es un término genérico que incluye déficit, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Indica los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y sus factores contextuales (Organización Mundial de la Salud, 2011).

Una discapacidad es todo impedimento u obstáculo al realizar una actividad en la manera que se podría considerar dentro del margen de lo normal para el ser humano, considerándola así una desventaja para una persona, limitando el desempeño de un determinado rol (Egea & Sarabia, 2001).

El término que define discapacidad ha sufrido una serie de cambios en la historia del ser humano, en la actualidad, se ha cambiado la forma de pensar y de ver a las personas con discapacidad dejando de señalarlas como personas necesitadas y con requerimientos de asistencia, a personas con una serie de destrezas, recursos y virtudes; de esta forma se asegura una correcta inserción en la



sociedad haciéndolos sentir parte de ella y no excluidos, es decir, inclusión social (Comunidad de Madrid, 2008).

Se considera persona con discapacidad a toda aquella que, como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, con independencia de la causa que la hubiera originado, ve restringida permanentemente su capacidad biológica, psicológica y asociativa para ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria (Ley Orgánica de Discapacidades, 2014).

Las discapacidades han formado parte de la historia de la humanidad, la mayor parte de personas pueden pasar por algún tipo de discapacidad a lo largo de su existencia, ya sea temporal o permanente y los que logren evitarlas, llegarían a experimentar algún tipo de dificultad en su vejez, que impida su correcto modo de vida (Informe Mundial Sobre La Discapacidad OMS, 2011).

La clasificación de las discapacidades está dividida en dos niveles, los mismos que se dividen en grupos compuestos por:



Tabla 16
Clasificación de las discapacidades

CLASIFICACIÓN DE LAS DISCAPACIDADES	
Grupos	Subgrupos
	Subgrupo 1
	Discapacidades para ver
	Subgrupo 2
	Discapacidades para oír
Grupo 1	Discapacidades sensoriales y de la comunicación
	Subgrupo 3
	Discapacidades para hablar
	Subgrupo 3.1
	Discapacidades de la comunicación y comprensión del lenguaje
Grupo 2	Discapacidades Motrices
Grupo 3	Discapacidades Mentales
Grupo 4	Discapacidades Múltiples

Nota: Descripción de la clasificación de las discapacidades más comunes. (Clasificación Internacional de las discapacidades OMS,2001).

El término accesibilidad está ligado directamente con los términos discapacidad y discriminación, ya que al no contar con una debida accesibilidad en distintas y variadas situaciones llegamos directamente a la discriminación, donde se limita y excluye el igual desempeño a las personas con discapacidad (Alonso, 2007).

La accesibilidad permite que cualquier persona pueda hacer uso con todas las comodidades y facilidades necesarias de ya sean edificaciones, servicios básicos como el uso de un baño, todo con un enfoque de igualdad con las mismas condiciones que los demás. Se engloban tres temáticas primordiales, movilidad, comunicación y comprensión (Lopez, 2003).

La accesibilidad es un elemento de suma importancia en la actualidad, debido a que garantiza el goce de los derechos en su plenitud no solo para las personas con



requerimientos especiales sino para todos sin exclusiones de ningún tipo garantizando acceso a un servicio , llegar a un destino o utilizar un objeto (Suarez, 2014).

En la actualidad, el mundo avanza y se adapta a todos los cambios que se van desarrollando diariamente, en varios países del mundo se han dado cuenta de la necesidad de accesibilidad y cada vez es más notorio, por ejemplo, al implementar rampas en lugares turísticos y calles para personas con discapacidad física, implementación del sistema braille en ciertos lugares, en especial en ascensores, entre otros ejemplos; aun así, se debe continuar en la mejora y adaptación a las necesidades de todas las personas (Huerta, 2007).

Hoy en día no contamos con una definición exacta del término turismo accesible puesto que durante los últimos años ha sido muy cambiante y ha evolucionado acoplándose cada vez más a los cambios según las necesidades de las personas (Manual De Turismo Accesible ONU, 2014).

Todas las personas dentro de la industria del turismo saben que las personas con algún tipo de discapacidad necesitan un servicio extra, a razón de tener el derecho de experimentar los servicios y oportunidades de la misma forma que el resto, por lo tanto el personal debe estar calificado para poder brindar este servicio de la mejor y más adecuada manera (Yarra Ranges, 2011).

El turismo accesible está dentro de un nuevo nicho de mercado emergente relacionado a viajeros con discapacidades, cada día este mercado va creciendo y busca mejorar las ofertas de recreación que existen en la actualidad, esto busca mejorar los servicios en todas las formas, desde incorporar en buses turísticos rampas hasta tener guías especializados en el manejo de este grupo de personas (Hamk, 2011)

Existen dos grandes factores que intervienen al determinar el termino turismo accesible, ya que este cuenta con distintos sinónimos en diferentes países llamándolo desde turismo inclusivo, turismo adaptado, turismo sin fronteras, turismo para todos, turismo universal; sin embargo, actualmente cada vez está más definido y las personas comprenden fácilmente lo que conlleva esta palabra (Turismo Accesible Para Todos UNWTO, 2014).



Si las discapacidades han sido históricamente un motivo de investigación el turismo accesible es aún más. Actualmente, este tipo de turismo está reconocido mundialmente y debe cumplir sus derechos fundamentales y sobre todo el gobierno debe ser el principal regulador de su correcto funcionamiento (Buj, 2010).

Todos los turistas en busca de nuevas experiencias, desean el pleno cumplimiento de sus expectativas sin barreras que los limiten y que estén adaptadas a sus necesidades. El Código Ético Mundial para el Turismo de la OMT, marco de referencia global para un desarrollo responsable y sostenible del sector, subraya en su artículo siete que todas las personas deben ejercer su derecho a disfrutar del turismo sin obstáculos (Organización Mundial del Turismo (OMT), 2016). En el artículo nombrado se dice:

“Promover y garantizar el disfrute pleno en condiciones de igualdad para todas las personas con discapacidad certificando sus libertades fundamentales con respeto y calidad sin importar sus distintas necesidades físicas, mentales, intelectuales o sensoriales es un deber de todos los ciudadanos y para las personas que no las cumplan existen entidades y organismos que aseguran el pleno desarrollo de las mismas” (Naciones Unidas, 2006).

En el Ecuador, las personas con discapacidad y sus familias están amparadas por normativas nacionales e internacionales: La Constitución de la República (2008), Ley Orgánica de Discapacidades (2012) y su Reglamento; la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU,2006) y La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (OEA,1999), establecen un marco normativo amplio y suficiente para la garantía y ejercicio de sus de derechos (Conadis, 2014).

La modalidad de turismo de bienestar ha tomado más fuerza a nivel mundial; también conocido en inglés como “Wellness Tourism” un término que denota la tendencia de viajar a un lugar diferente a nuestra vida cotidiana o zona de residencia para que, de esta forma, obtener un bienestar tanto físico como mental a la vez que se visita un lugar nuevo y se goza de las actividades turísticas que se ofrece (Galaz, Yamazaki, & Ruiz, 2018).



El turismo de Bienestar no tiene una definición exacta ya que tiene diferentes ramas y variantes pero dentro de las más comunes y conocidas tenemos que el turismo de bienestar es aquel que va más allá de la salud es aquella modalidad del turismo que busca un bienestar mental una calma y satisfacción interna con uno mismo (Dalglish et al., 2007).

Las Naciones que formaron parte de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad se comprometieron a garantizar y difundir el pleno avance de las libertades primordiales de las personas con discapacidad, eliminando todas las barreras de discriminación, por ende, se comprometen a ampararlas con medidas legislativas, administrativas y reglamentarias pertinentes para que, de esta forma, se logre y efectivice su debido cumplimiento, tomando en cuenta todas las políticas, programas y protección de los derechos humanos de las personas (Convencion Mundial De Naciones Unidas, 2006).

Para las personas con necesidades de accesibilidad se busca encontrar un modelo conocido como empuje, aquel que motiva a las personas a salir de su entorno y aventurarse a una nueva práctica, inspira a las personas para que logren obtener un beneficio de visitar un nuevo destino, dichos factores incluyen el deseo de viajar por motivos de salud, interacción social, bienestar, convivencia con familiares, entre otros (Organización Mundial del Turismo OMT, 2016).

Uno de los grandes beneficios de la creación de una ciclo vía accesible es que va más allá del hecho de realizar una actividad física, más bien deben ser entendidos desde una perspectiva más amplia de la salud y uno de los más grandes factores que influye es la contribución a la que se reduzca la inequidad al ofrecer recreación, deporte, bienestar y el uso debido del tiempo libre hacia todos los segmentos de la población que al apropiarse de los espacios urbanos las personas adquieren valores de convivencia y cohesión social (Eysenbach, 2008).

La creación de una ciclo ruta turística dentro de una ciudad o destino, genera la posibilidad de nuevas fuentes de ingreso además de difundir y mostrar el entorno en donde está ubicada dicha ciclo vía. De este modo llegaría a ser mejor que todas las personas puedan realizar esta actividad sin ninguna exclusión (Icaza, 2017).



La idea de una ciclo vía no solo trata de crear un espacio o carril reservado para que las personas puedan pasear en ellas los fines de semana en un cierto horario, la idea es crear una alternativa de movilidad segura y que se ajuste a las necesidades de todas las personas (Hinojosa, 2018).

La falta de servicios de esparcimiento inclusivos son evidentes y la creación de una ciclo ruta inclusiva presenta la oportunidad para todos los turistas y a su vez personas locales de encontrar una alternativa de recreación que sea accesible y permita el goce pleno de esta actividad (Suarez, 2014).

6. Objetivos, metas, transferencia de resultados e impactos

Objetivo General:

Desarrollar una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el parque inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca.

Objetivos Específicos:

1. Identificar los espacios y alternativas de esparcimiento que tienen las personas con discapacidad motriz en la ciudad de Cuenca.
2. Diagnosticar la situación actual del parque Circo Social en torno al turismo accesible y de bienestar.
3. Proponer una ciclo ruta inclusiva, enfocada a un servicio de calidad para este grupo de atención prioritaria.

Metas:

Se identificarán cuáles son los espacios de esparcimiento que tienen las personas con discapacidad motriz y a su vez cuales son las alternativas de ocio, deporte y recreación inclusivos dentro de la ciudad de Cuenca, finalmente se realizará un trabajo en conjunto con las entidades Acción Social Cuenca a cargo del proyecto Bici Inclusiva para desarrollar el circuito ciclístico accesible para personas con discapacidad.

Los resultados serán entregados al Centro de documentación Juan Bautista Vázquez así como a las entidades encargadas de este grupo prioritario como son :



Conadis, GAD Municipal de Cuenca, Circo Social, brindando a la ciudadanía en general un servicio de calidad y goce equitativo para todas las personas ya que el circuito turístico ciclístico estará disponible para el público en general. El proyecto creará impacto social en la ciudad, ya que busca una correcta inclusión y acceso libre a personas con todo tipo de discapacidad.

7. Técnicas de trabajo

El presente proyecto es de método cualitativo, manejando una estrategia de indagación documental, las fuentes de investigación serán en su mayoría de páginas de internet también serán extraídas de libros, revistas, folletos entre otras. También será necesaria una investigación en campo en el parque de Palos que será el área de trabajo específica.

Para el objetivo 1, se realizará una revisión bibliográfica en libros, documentos, y archivos en general para obtener la información correcta que nos permita conceptualizar los términos a utilizar, posteriormente se investigara cuáles y cuantos son los lugares de esparcimiento que tienen un enfoque de accesibilidad en la Ciudad de Cuenca.

Para el objetivo 2, es necesario el estudio en campo para relacionarnos con el área de trabajo y con los involucrados a través de entrevistas con las personas a quien va dirigido el proyecto; realizar un diagnóstico de la situación actual en la que se encuentra y realizar un trabajo conjunto con los expertos y encargados del área.

Para el objetivo 3, se revisará y socializará con las entidades pertinentes el circuito ciclístico inclusivo para posteriormente ponerlo en ejecución y de esa forma brindar una alternativa de esparcimiento y bienestar para las personas con necesidades de accesibilidad en la ciudad de Cuenca.



8. Bibliografía

- Alonso, F. (2007). *Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal*. Universidad Autónoma De Barcelona.
- Asamblea Nacional. (18 de Septiembre de 2012). Ley Orgánica de Discapacidades. Recuperado de <http://www.ministeriointerior.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2014/03/LEY-ORGANICA-DE-DISCAPACIDADES- LOD.pdf>
- Buj, C. (2010). Paving the Way To Accessible Tourism, (September), 1–77.
- Comunidad de Madrid. (2008). Concepto de discapacidad. *Plan de Acción Para Las Personas Con Discapacidad*, 2, 22.
- Conadis. (2014). *Normas Jurídicas en Discapacidad Ecuador*. Imprenta Don Bosco (Vol. 1).
- Dalgleish, T., Williams, J. M. G. ., Golden, A.-M. J., Perkins, N., Barrett, L. F., Barnard, P. J., ... Watkins, E. (2007). *Health and Wellness Tourism*. *Journal of Experimental Psychology: General* (Vol. 136).
- Egea, C., & Sarabia, A. (2001). clasificacionesomsdiscapacidad OMS, 15–30. <https://doi.org/10.1590/S1135-57271997000200004>
- Eysenbach, G. (2008). Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. *Journal of Medical Internet Research*, 10(3), e22.
- Galaz, Yamazaki, & Ruiz, U. (2018). Turismo médico y turismo de bienestar Más allá de la sala de espera. *Deloitte*, 7.
- Hamk, D. (2011). Accesible Tourism. Retrieved from [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45817/Accessible Tourism thesis Kumar_Rajkumar_Ujjwal.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45817/Accessible_Tourism_thesis_Kumar_Rajkumar_Ujjwal.pdf?sequence=1)
- Hinojosa, J. (2018). Ciclo Via. Retrieved from <http://www.internatura.org/educa/bicis3.html>
- Huerta, J. (2007). MAnual de Discapacidad.



- Icaza, M. (2017). Diseño de una cicloruta turística para la difusión de los atractivos turísticos de durán. *Revista Chakiñan*, 112–123.
- Lopez, A. (2003). Que es Accesibilidad. Retrieved from http://www.webmati.es/index.php?option=com_content&view=article&id=12:que-es-accesibilidad&catid=13&Itemid=160
- Naciones Unidas. (2006). CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 1, 35.
- ONU-UNWTO. (2014). Manual de Turismo Accesible. *ENAT*, 1, 63.
- Organizacion Mundial de la Salud. (2011). *Informe mundial la discapacidad. Banco Mundial* (Vol. 1).
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2016). Turismo Accesible para Todos: Una oportunidad a nuestro alcance. *Organizacion Mundial Del Turismo*, 1ero., 20. Retrieved from <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/turismoaccesiblewebaccesible.pdf>
- Suarez, V. (2014). *DISEÑO DE UN SISTEMA DE RUTA CICLÍSTICA COMO ALTERNATIVA DE DESARROLLO TURÍSTICO EN LA CABECERA CANTONAL GENERAL VILLAMIL*. Universidad Estatal Santa Elena. <https://doi.org/10.1192/bjp.205.1.76a>
- Yarra Ranges. (2011). Accesible Tourism. *Business & Tourism*, 1, 4.



9. Talento humano.

Recurso	Dedicación	Valor Total \$
Director	2 horas / semana / 12 meses	700,00
Estudiantes- investigadores	10 horas semana / 12 meses (por cada estudiante)	1600,00
Total		2,300,00

10. Recursos materiales.

Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad motriz en el parque inclusivo Circo Social de la ciudad de Cuenca.

Cantidad	Rubro	Valor \$
30	Mantenimiento de bicicletas inclusivas	300
60	Pares de llantas para repuestos	1000
60	Pares de pastillas de freno repuestos	200
30	Distintas herramientas para mecánica	280
TOTAL		1,780



11. Cronograma de actividades.

Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad en el parque inclusivo puerto palos de la ciudad de cuenca.

	Meses					
	1	2	3	4	5	6
1. Realizar una investigación bibliográfica sobre Turismo y Accesibilidad	X					
2. Identificar entidades que regulan, controlan y protegen a las personas con discapacidad.	X	X				
3. Investigar cuales son los espacios de esparcimiento inclusivo y de bienestar en la ciudad de Cuenca		X	X			
4. Diagnosticar situación actual parque de Palos			X	X		
5. Realizar circuito ciclístico inclusivo con el apoyo de entidades municipales afines al proyecto.				X	X	
6. Ejecutar el circuito ciclístico inclusivo.					X	X



12. Presupuesto.

Propuesta de desarrollo de una ciclo ruta turística accesible para personas con discapacidad en el parque inclusivo puerto palos de la ciudad de cuenca.

Concepto	Aportes de los estudiantes \$	Otros aportes \$	Valor total \$
Talento Humano			
Investigadores	\$1200		\$1200
Gastos de Movilización			
Transporte	\$50.00		
Viáticos	\$50.00		\$100.00
Gastos de la investigación			
Insumos: Copias, carpetas, esferos.	\$30.00		
Bibliografía	\$150.00		
Internet	\$50.00		\$230.00
Equipos, laboratorios y maquinaria			
Computador y accesorios	\$100.00		
Software	\$50.00		
Utensilios	\$50.00		\$200.00
Otros			
Folletos	\$100.00		\$100.00
TOTAL	\$1730		\$1730

13. ESQUEMA

Índice



Abstract

Agradecimientos

Introducción

Capítulo 1

1.1 Antecedentes

1.2 Conceptualización

1.3 Identificación de los espacios accesibles de la ciudad de Cuenca

1.4 Análisis de modelos de experiencias exitosas a nivel mundial

Capítulo 2 Diagnóstico del Parque Inclusivo Puerto Palos

2.1 Historia del Parque

2.2 Presupuesto Operativo Anual

2.3 Proyectos ejecutados

2.4 Visitantes

2.5 Características de accesibilidad

2.6 Diagnóstico general en torno a la accesibilidad

Capítulo 3 Desarrollo de una ciclo ruta accesible para personas con discapacidad

3.1 Trazado de la ruta

3.2 Señalizar la ruta

3.3 Validación de la ruta

3.4 Encuesta de satisfacción

Conclusiones

Bibliografía - Anexos