



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO
DE GUAYAQUIL**

Facultad De Especialidades Empresariales
Carrera De Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras

Proyecto de Titulación Previo a la Obtención del Título de Ingeniera en
Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras

**Diseño de una ruta personal y turística en un transporte accesible para
personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil**

PRESENTADO POR:

Katiuska Carolina Espinoza Espinales

DIRECTOR DE TESIS:

Dra. Melva Lozano Véliz

Guayaquil, Diciembre del 2012

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer primeramente a Dios, a mis padres por su apoyo y amor incondicional, a mi familia, amigos, a mis profesores que dejaron de alguna manera una huella en mí, a mi grupo de estudio: mis amigas las que considero fueron de gran soporte, a todas aquellas personas que me apoyaron, motivaron y contribuyeron a la realización de esta tesis.

¡Gracias a todos!

Katiuska Espinoza

DEDICATORIA

A Dios, por estar conmigo en cada paso que doy, por no abandonarme cuando me siento perdida, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi compañía durante el periodo de estudio.

A mi madre, por su motivación y apoyo constante, por darme la vida, por su amor incondicional; por escucharme y darme fuerzas para seguir adelante, por sus palabras, mamá gracias por dame una carrera para mi futuro y lo más importante por creer en mí.

A mi padre, por haberme apoyado siempre, por sus enseñanzas sus consejos, por su optimismo, su constante alegría y fe hacia la vida, por su ejemplo, fuerza y contención, pero sobre todo por el amor que siempre me ha demostrado. A mis padres por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, por su incondicional apoyo y su incalculable amor.

Agradezco especialmente a mis amigas, aquellas que me orientaron y despejaron mis dudas a lo largo de la tesis y me impulsaron en la culminación de este proyecto, las quiero a todas.

A mis hermanos, familiares, aquellos que de alguna manera me ayudaron a lo largo de la vida y en la realización de esta tesis.

A mis verdaderos amigos, mis compañeros de clases y estudios, a mi grupo de estudio y finalmente a mis profesores los cuales contribuyeron en mi formación académica.

¡Dedicado a todos ustedes!



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por el estudiante ESPINOZA ESPINALES KATIUSKA CAROLINA como requerimiento parcial para la obtención del título de **INGENIERA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y HOTELERAS**.

Guayaquil, diciembre del año 2012

DIRECTOR DE TESIS

Dra. Melva Lozano Véliz

REVISOR DE CONTENIDO:

Eco. Shirley Segura Ronquillo, Mgs

REVISOR METODOLÓGICO:

Ing. José Medina Crespo, Mgs

DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. María Belén Salazar Raymond, MBA



DECLARACION DE RESPONSABILIDAD

Katuska Carolina Espinoza Espinales

DECLARO QUE:

El proyecto de grado denominado "Diseño de una ruta personal y turística en un transporte accesible para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil", ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Guayaquil, diciembre del año 2012

LA AUTORA

Katuska Carolina Espinoza Espinales



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

AUTORIZACIÓN

Katiuska Carolina Espinoza Espinales

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación, en la biblioteca de la institución del proyecto de titulación "Diseño de una ruta personal y turística en un transporte accesible para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil", cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, diciembre del año 2012

LA AUTORA

Katiuska Carolina Espinoza Espinales

INDICE

CAPÍTULO I: GENERALIDADES	14
1.1 Tema	14
1.2 Datos del contexto.....	14
1.3 Diagnóstico	14
1.3.1 Actores involucrados.....	14
1.3.2 Problemática a intervenir	15
1.4 Introducción	15
1.5 Planteamiento del problema.....	17
1.6 Formulación del problema	19
1.7 Justificación	20
1.8 Grupo objetivo del proyecto	21
1.8.1 Participantes Directos	21
1.8.2 Participantes Indirectos	21
1.9 Objetivos de la propuesta.....	22
1.9.1 Objetivo General.....	22
1.9.2 Objetivos Específicos.....	22
1.10 Plan de acción	23
1.10.1 Métodos de acción profesional para la ejecución del proyecto.....	23
1.10.2 Actividades de los objetivos	24
1.11 Marco Teórico.....	25
1.11.1 El Turismo como ciencia	25
1.11.2 El Turismo y las teorías sociológicas.....	26
1.11.3 Teoría del desarrollo turístico	28
1.11.4 Teoría de accesibilidad universal El “museo para todos”	30
1.11.5 Teoría del Turismo y Transporte Accesible.....	31
1.12 Marco Conceptual	34
1.12.1 El Turismo	34
1.12.2 Oferta Turística	35
1.12.3 Producto Turístico.....	35
1.12.4 Los Viajeros	36
1.12.5 El Transporte.....	36
1.12.6 Tipos de Transporte	37
1.12.7 El Turismo Accesible.....	37
1.12.8 Personas con movilidad reducida.....	39

1.13	Marco Referencial.....	40
1.13.1	Turismo para todos, El caso de Trelew.....	40
1.13.2	La paradoja del turismo accesible.....	41
1.13.3	Hacia un Turismo para Todos.....	42
1.13.4	Para un turismo Accesible, Un Turismo para Todos.....	44
1.14	Marco Legal.....	46
1.15	Método de Investigación.....	48
1.15.1	Enfoque Cuantitativo.....	48
1.15.2	Técnicas de Investigación.....	48
1.15.3	Método Escogido: Acción Participativa.....	49
1.15.4	Tipo de Investigación.....	49
1.16	Preguntas.....	50
CAPÍTULO II ANÁLISIS DE MERCADO.....		51
2.1	Determinación de la demanda.....	51
2.1.1	Tamaño de muestra.....	51
2.1.2	Cálculo de la muestra.....	52
2.2	Tipo de muestreo a utilizar.....	53
2.2.1	Técnica de muestreo.....	53
2.3	Técnicas para la recolección de datos.....	54
2.4	Técnica de análisis de datos.....	55
2.5	Tabulación e interpretación de datos de las encuestas.....	57
2.6	Entrevista a Expertos.....	73
2.6.1	Entrevista al Licenciado: Señor Heriberto Navarrete.....	73
2.6.2	Entrevista al Doctor Adolfo Alvear.....	74
2.7	FODA.....	76
2.7.1	Fortalezas.....	76
2.7.2	Oportunidades.....	76
2.7.3	Debilidades.....	76
2.7.4	Amenazas.....	76
CAPÍTULO III MODELO DE TRANSPORTE ACCESIBLE.....		77
3.1	Modelos de transportación en Europa y América.....	77
3.1.1	Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad.....	77
3.1.2	Accesibilidad del Transporte Público en Colombia.....	79
3.2	Transportes accesibles en Guayaquil.....	80
3.2.1	Taxis.....	80
3.2.2	Fundación Metro vía.....	81

3.2.3	Metro vía Bus especial gratuito	81
3.3	Modelo de transporte turístico y personal adaptado	82
3.4	Características que deben cumplir estos vehículos	83
3.4.1	Las plataformas elevadoras	84
3.4.2	El Sistema de Inclinación.....	84
3.4.3	Rampas.....	84
3.5	Bus accesible.....	85
3.6	Servicio Atento	85
3.7	Ruta del proyecto	87
CAPÍTULO IV PRESUPUESTO, FINANCIAMIENTO E IMPACTOS DEL		
PROYECTO		
4.1	Presupuesto del Proyecto	91
4.1.1	Inversión Inicial	91
4.1.2	Balance Inicial.....	92
4.1.3	Sueldos.....	92
	*Ambos servicios se cancelaran con factura: Honorarios Profesionales.	92
4.2	Financiamiento del Proyecto.....	93
4.2.1	Presupuesto de la Consultoría	93
4.3	Análisis de Impactos	94
4.3.1	Impacto ambiental.....	94
4.3.2	Impacto Económico	97
4.3.3	Impacto Social.....	100
4.3.4	Impacto Cultural	102
Conclusiones.....		103
Recomendaciones		104
Bibliografía		106
Anexos		112

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Estadísticas de personas con movilidad reducida en Guayaquil.....	14
Tabla 2. Cálculo de la muestra.....	52
Tabla 3. Edad de las personas encuestadas	57
Tabla 4. Sexo de personas encuestadas.....	58
Tabla 5. Personas con quien vive.....	59
Tabla 6. Actividad que desempeña actualmente	60
Tabla 7. Medio de transporte utilizado con frecuencia	61
Tabla 8. Desplazamiento habitual.....	62
Tabla 9. Utilizaría un transporte especial.....	63
Tabla 10. Lugares personales que necesita visitar	64
Tabla 11. Lugares turísticos que desea visitar	65
Tabla 12. Lugares de recreación que desea visitar.....	66
Tabla 13. Un transporte no adecuado impide el turismo	67
Tabla 14. Estaría a favor de pagar por un transporte especial	68
Tabla 15. Monto dispuesto a pagar	69
Tabla 16. Sector que visita con frecuencia	70
Tabla 17. En qué debe mejorar el servicio actual	71
Tabla 18. Frecuencia de salidas	72
Tabla 19. Accesibilidad en el transporte actual	82
Tabla 20. Desplazamiento.....	83
Tabla 21. Horarios y paradas de la Ruta Personal y Turística	89
Tabla 22. Tabla de encuestas realizadas	125

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Movilidad.....	19
Gráfico 2. Turismo para todos	45
Gráfico 3. Edad de personas encuestadas	57
Gráfico 4. Sexo de personas encuestadas.....	58
Gráfico 5. Estado Civil de personas encuestadas.....	59
Gráfico 6. Personas con quien vive.....	60
Gráfico 7. Actividad que desempeña actualmente.....	61
Gráfico 8. Medio de transporte utilizado con frecuencia.....	61
Gráfico 9. Forma de desplazamiento	62
Gráfico 10. Utilizaría un transporte especial	63
Gráfico 11. Lugares personales que necesita visitar	64
Gráfico 12. Lugares turísticos que desea visitar	65
Gráfico 13. Lugares de recreación que desea visitar.....	66
Gráfico 14. Transporte no adecuado impide turismo.....	67
Gráfico 15. Estaría a favor de pagar por un transporte especial	68
Gráfico 16. Monto dispuesto a pagar	69
Gráfico 17. Sector que visita con frecuencia	70
Gráfico 18. Falencias del servicio actual	71
Gráfico 19. Frecuencia de salida.....	72
Gráfico 20. Accesibilidad en el Transporte	86
Gráfico 21. Diseño de la Ruta personal y turística.....	90

INDICE DE IMÁGENES O ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Transporte Accesible	115
Ilustración 2 Entradas y bajadas.....	115
Ilustración 3 Rampa manual	115
Ilustración 4 Plataforma elevadora	116
Ilustración 5 Rampas.....	116
Ilustración 6 Sistema de retención	116
Ilustración 7 Pileta de agua	117
Ilustración 8 Puente 5 de junio.....	117
Ilustración 9 Banco del Pichincha.....	117
Ilustración 10 Plaza Centenario	118
Ilustración 11 Casa de la cultura.....	118
Ilustración 12 Supercines 9 de octubre	119
Ilustración 13 Banco de Guayaquil.....	119
Ilustración 14 La Catedral.....	120
Ilustración 15 Parque Seminario.....	120
Ilustración 16 IEES	121
Ilustración 17 Club de la Unión	121
Ilustración 18 Centro comercial Malecón	121
Ilustración 19 Torre Morisca	122
Ilustración 20 La Rotonda.....	122
Ilustración 21 IMAX.....	122
Ilustración 22 Museo.....	123
Ilustración 23 Mercado Central.....	123
Ilustración 24 Hospital Luis Vernaza.....	123
Ilustración 25 Centro de Convenciones	124
Ilustración 26 Aeropuerto	124
Ilustración 27 Terminal terrestre.....	124

RESUMEN

Tener la posibilidad de desplazarse sin impedimentos es de vital importancia para las personas con movilidad reducida, ir al trabajo, estudiar, realizar actividades de ocio o turismo e ir a un hospital en igualdad de condiciones. Este proyecto de graduación se efectuó con el objetivo de diseñar una ruta accesible personal y turística para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil, con la ayuda de un bus adaptado y especial que posea las características idóneas para este grupo de personas.

La importancia de este estudio responde a la necesidad de trasladarse de un lugar a otro con la garantía de tener un viaje cómodo y seguro. Se realizó una investigación a cerca de: las necesidades en cuanto a accesibilidad y transporte de personas con movilidad reducida, modelos de transportación especial en otros países, además de un análisis sobre los transportes existentes en la ciudad de Guayaquil y el grado de accesibilidad que estos poseen.

Los métodos de recolección de investigación utilizados fueron: encuestas, entrevistas; con los datos obtenidos, se delimitaron los lugares de interés a visitar y se diseñó la ruta accesible, así como designación del bus especial de acuerdo a las necesidades del grupo objetivo.

PALABRAS CLAVE

Movilidad reducida, Accesibilidad, Transporte, Ruta, Turismo

ABSTRACT

Being able to move by themselves without any inconvenient is very important for handicapped people and should be a reality in every country, governments should provide all of the facilities they need so they can be able to do activities like going to work, to the university, to places to spend their free time and one of the most important, being able to go to a hospital by themselves.

This thesis work was carried out with the objective of designing an accessible route that would benefit an specific group: the disabled in the Guayaquil city, the route would provide touristic destinations as well as routine places, this service would be offered in a special bus adapted with the ideal characteristics to respond to the necessities of this group of people.

The importance of this study responds to the need of this group to move from one place to another having the certainty that they will have a safe and comfortable ride. The transportation supply was analyze and the accessibility that they possess, there was also a research about the needs in terms of accessibility and transportation that this group of people have according to many models of this type of service in other countries.

Some of the research methods used where: surveys and interviews with the material obtained the attractions and main places they visit the most were delimited so an accessible route was designed that responds directly to the needs of the target group.

KEYWORDS

Disabled, Accessibility, Transport, Route, Tourism

CAPÍTULO I: GENERALIDADES

1.1 Tema

Diseño de una ruta personal y turística en un transporte accesible para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil.

1.2 Datos del contexto

La presente investigación está dirigida específicamente al grupo de personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil, la cual actualmente cuenta con 36.115 habitantes (INEC, 2011) que poseen esta característica. El proyecto es de naturaleza social, enfocado en la realización de una ruta personal y turística la cual responde a las necesidades de desplazamiento hacia los lugares de interés de las personas con movilidad reducida.

1.3 Diagnóstico

1.3.1 Actores involucrados

Las personas con movilidad reducida suponen un gran grupo cuya característica en común es la dificultad de movimiento, son aquellos que poseen temporal o permanentemente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa. Temporalmente están: las mujeres embarazadas, personas con niños pequeños, adultos mayores, etc. Dentro de la categoría de movimiento limitado están las personas en silla de ruedas, con paraplejia, tetraplejia o con problemas óseos.

Tabla 1. Estadísticas de personas con movilidad reducida en Guayaquil

PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA		
SEXO:	MASCULINO	FEMENINO
	21529	14586
TOTAL	36115	

Nota. Datos tomados del Consejo Nacional de Discapacidades (2011).

1.3.2 Problemática a intervenir

Una de las principales necesidades del ser humano es la de desplazarse de un lugar a otro ya sea por ocio o por intereses personales; la problemática a intervenir en este proyecto está enfocada en las necesidades de trasladarse desde el lugar de residencia hacia un lugar de interés como por ejemplo: restaurantes, centros educativos, hospitales, clínicas, lugares de trabajo o centros de rehabilitación, centros gerontológicos; con la ayuda de un medio de transporte que cuente con las características especiales de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

1.4 Introducción

En el Ecuador existen diferentes paisajes y lugares exóticos debido a su posición geográfica, cuenta además con diferentes especies: animales y plantas algunas endémicas; cuatro diferentes regiones naturales, riqueza en suelos y en millas marinas, a más de culturas propias de cada lugar.

Desde el año 2001, el turismo ocupa el cuarto renglón de divisas del Ecuador, con un monto de 430 millones de dólares, La mayor cantidad de turistas vienen de Estados Unidos, Europa (en especial de Alemania) y América Latina. También hay turismo interno, el cual viaja por vacaciones (24 %) o por negocios o trabajo (62 %).

En el país se han inventariado más de 920 atractivos turísticos, de éstos, alrededor de 520 son naturales, destacándose los parques nacionales, la selva, los ríos y lagos, las montañas, etc. Según estimaciones de la ONU¹ (2006) y la NESCO² (2006) el número de personas discapacitadas en todo el mundo asciende a 600 millones.

Entre los antecedentes se encuentran:

En agosto de 1992, el Congreso Nacional expide la Ley sobre Discapacidades, con la cual crea al CONADIS³; la presente Ley protege a las personas con discapacidad; garantiza su atención e integración y evita toda clase de discriminación.

¹ Organización de las Naciones Unidas

² Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

³ Consejo Nacional de Discapacidades

El 18 de enero de 2011 se firmó en la ciudad de Quito un convenio interinstitucional entre las Federaciones Nacionales de y para la Discapacidad, a través de la FENEDIF⁴, como organismo ejecutor; y la AHOTEC⁵. El convenio, tiene como iniciativa integrar a las Personas con Discapacidad, abriendo reales posibilidades de intercambio social y cultural nacional e internacional.

En Junio 2011 la Vicepresidencia de la República suscribió un convenio de cooperación interinstitucional con instituciones del Estado, para emprender en conjunto la ejecución de la Misión solidaria Manuela Espejo y posteriormente el Programa Joaquín Gallegos Lara.

La Misión Solidaria Manuela Espejo es un estudio social, clínico y genético para estudiar y registrar geográficamente a todas las personas con discapacidad a escala nacional. Según datos de la Vicepresidencia, en Guayas 53.919 personas con discapacidad fueron diagnosticadas hasta el 2011 y hasta esa fecha se entregaron 12.497 ayudas técnicas. Además, 2266 personas con discapacidad física reciben el bono Joaquín Gallegos Lara el cual asciende a \$240.00.

El turismo accesible abre paso a un mercado nuevo el cual posee un grupo amplio de visitantes alrededor del mundo y localmente, además promueve una imagen social que brinda y promueve la inclusión a todas las personas.

Las personas extranjeras con movilidad reducida suponen además la posibilidad de generar divisas no solo por ellos directamente, ya que además generan indirectamente turismo por parte de sus acompañantes, debido a que está comprobado que personas con dificultad de movimiento necesitan y suelen viajar acompañadas por un familiar lo que garantiza la generación de mas participantes en la actividad turística.

Actualmente Ecuador ha promovido la inclusión social en políticas y necesidades de las personas con capacidades especiales lo que ha generado beneficios hacia este grupo de personas en cuanto a leyes, servicios, accesibilidad en infraestructura y conciencia social.

Entre estas mejoras están el transporte accesible en el cual un grupo de inversionistas argentinos, asociados con ecuatorianos, ensamblará autobuses para

⁴ Federación Nacional de Ecuatorianos con Discapacidad Física

⁵ Federación Hotelera del Ecuador

el transporte público de Ecuador, además de un servicio gratuito desde el domicilio hasta la estación de metro vía más cercana, el cual cuenta con horarios específicos de atención, además de ser exclusivo para personas en silla de ruedas.

1.5 Planteamiento del problema

Según la revista *Hispavista*, (2008) las personas con movilidad reducida suponen un segmento importante de la sociedad que demanda, cada vez más, determinadas actividades que hoy por hoy no pueden realizarlas debido a la falta de infraestructuras e instalaciones adecuadas a su situación física.

El diario *Hoy*, (2007) indica que en el Ecuador el 12,14% de la población total posee alguna incapacidad. El Corporativo de medios y comunicación, (2010) se refiere al turismo accesible, como el conjunto de actividades de recreación orientadas a la integración de personas con movilidad y/o comunicaciones reducidas, su objetivo es el de garantizar los derechos de los discapacitados, además del desarrollo de un área del turismo que genere crecimiento a la economía nacional.

Según *Media Perú*, (2009) la Accesibilidad no sólo es necesaria para las personas con discapacidad sino que también la necesitan las personas mayores, familias con niños pequeños, personas con enfermedades temporales o crónicas. *Di Paolo*, (2000) indica que dentro de la industria turística existen diferentes factores que son fundamentales para que se dé este tipo de turismo, entre ellos es esencial la identificación de las barreras arquitectónicas para las personas con movilidad reducida; la diferenciación en el servicio, ya que quienes forman parte de la actividad turística deben estar en capacidad para transmitir de forma adecuada la información turística así como el trato correcto.

Además del deseo de viajar, es importante que los extranjeros o residentes con movilidad reducida cuenten con el transporte idóneo que permita su viaje, vehículos que brinden facilidades de acceso las cuales permitan su desplazamiento. Al mismo tiempo una accesibilidad económica, que facilite a las personas con movilidad reducida acceder a un transporte personal idóneo, por

medio de tarifas preferenciales que contemplen además sus necesidades personales.

La fundación española ONCE, (2007) indica que la movilidad, el poder desplazarse de un lugar a otro, es primordial para el ser humano, basta que se piense en las actividades que se realizan en la vida cotidiana tales como dirigirse hacia centros de educación, al lugar de trabajo, a realizar compras personales, actividades de ocio como ir al cine o visitar a un amigo. En ocasiones es posible ir de un sitio a otro por los propios medios pero, otras veces es necesario recurrir a un medio de transporte especial para dirigirse al destino deseado.

Según Zuker, (2011) es importante saber cuáles son las necesidades de desplazamiento que pueden tener personas con movilidad reducida, y cómo satisfacerlas. Esto incluye conocer cómo comportarse o interactuar adecuadamente con ellos, para esto es fundamental realizar una investigación que permita conocer el ambiente de este grupo humano a fin de conocer a fondo sus necesidades.

Caminos, (2008) indica que es primordial tener en cuenta el diseño universal a la hora de planificar los espacios, para que puedan ser usados por todos los usuarios, implícitamente por aquellos con movilidad reducida. No sólo para las áreas que aún no se han construido, sino también para las ya existentes, ya que éstos pueden ser remodelados; teniendo en cuenta que la accesibilidad es una característica del entorno construido, la cual permite el llegar, entrar, salir y utilizar un espacio y/o servicio.

La Fundación Once, (2007) indica también que una ciudad accesible es aquella en que sus habitantes o visitantes pueden desplazarse cómodamente hacia los lugares de interés, con independencia de que tengan disminuidas o no sus facultades físicas de forma temporal o permanente, un lugar accesible en cuanto al transporte, que garantice el disfrute y la movilización de sus ciudadanos.

Nordiska Handikappolitiska Radet, (2002) se refiere a la accesibilidad como una herramienta importante para el desarrollo de la actividad turística puesto que hace posible un verdadero turismo para todos, el cual permite que todas las personas, independientemente de tener o no una discapacidad, puedan viajar a otro país, dentro del país y a cualquier lugar, atracción o evento que desee visitar.

1.6 Formulación del problema

¿De qué manera influye la accesibilidad en el transporte en la realización de actividades personales y turísticas para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil?

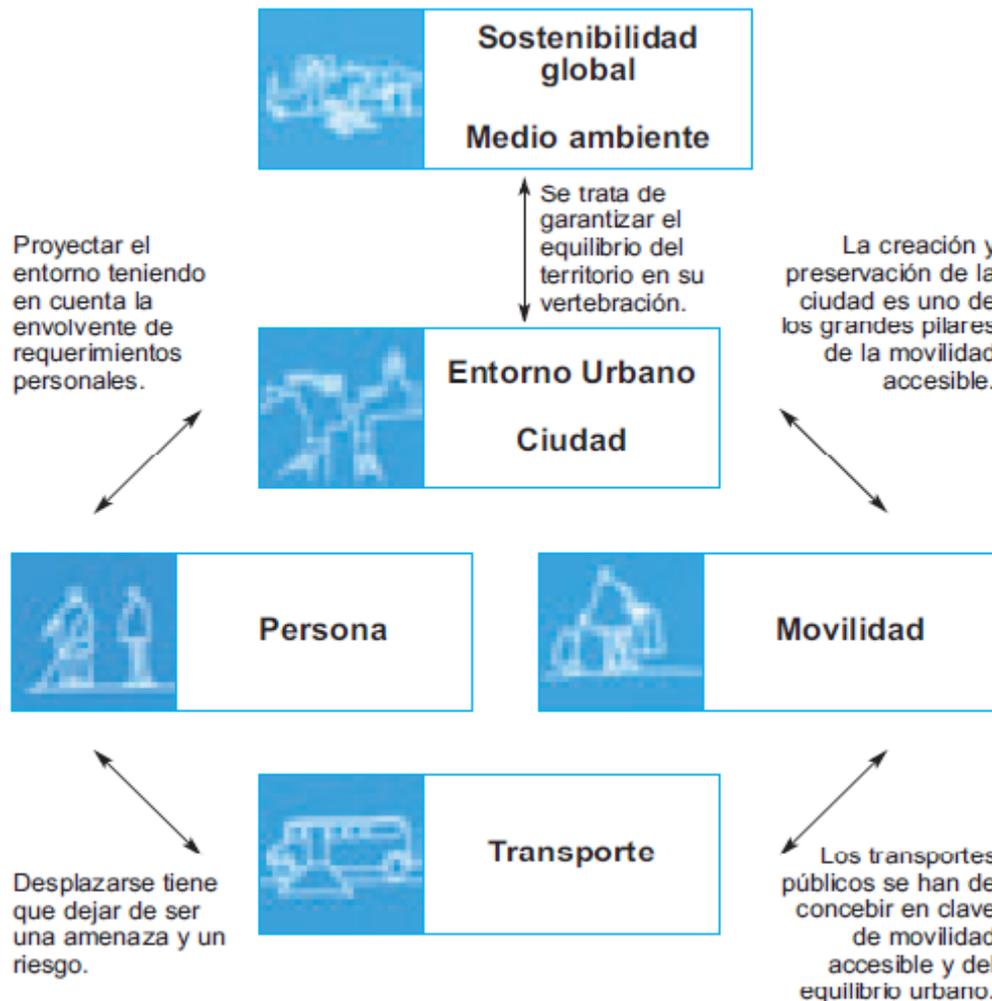


Gráfico 1. Movilidad

Elaborado con datos obtenidos en Gobierno Mexicano (2010).

1.7 Justificación

La presente investigación plantea analizar sobre los posibles obstáculos que interfieren en el acceso o disfrute de la actividad turística por parte de personas con movilidad restringida, además de conocer la situación del transporte accesible en la ciudad de Guayaquil.

En la actualidad la industria turística representa ingresos importantes dentro de la economía de un país, el turismo accesible permite que esta actividad esté al alcance de todos los ciudadanos, evitando que personas con capacidades especiales queden excluidas y atrayendo a un nuevo sector de turistas residentes y extranjeros.

Dicha modalidad de turismo busca integrar un diferente grupo de actores a la actividad turística y social, los cuales generarían divisas en los diversos sectores de la industria del turismo ya sea en la hospitalidad, recreación y gastronomía.

Esta investigación posee carácter social, debido a que busca igualdad dentro del disfrute de los atractivos turísticos por medio de un transporte que garantice el desplazamiento especial y la participación equivalente de personas con movilidad restringida en el turismo. La accesibilidad permite eliminar barreras logrando un turismo para todos.

Las razones personales para escoger este tema responden a la necesidad de investigar accesos idóneos, un transporte adecuado y el tipo de servicio especializado necesario para realizar turismo ya que no sólo debe existir el deseo por viajar y conocer diferentes culturas, paisajes y comidas propias de algún lugar; sino también la seguridad del disfrute de un lugar con la tranquilidad de que cuente con todas las facilidades para cualquier persona.

Personas con movilidad reducida necesitan de infraestructura especial para poder realizar turismo, información acerca de los lugares que están preparados para recibirlos, así como un servicio de transporte idóneo que ofrezca seguridad en la movilidad para la realización del turismo. Siendo la actividad turística accesible un generador de nuevas divisas además de un integrador dentro del turismo de residentes y extranjeros.

En el turismo se dan variadas barreras que impiden el traslado a personas con movilidad reducida como lo son el acceso al transporte, la deshumanización hacia personas con movilidad reducida, el conocimiento por parte de estas personas de si el transporte está adaptado o no a sus necesidades, la accesibilidad en los destinos, un servicio amable que busque la correcta atención; todas estas variables en conjunto posibilitan o impiden la realización de turismo.

1.8 Grupo objetivo del proyecto

1.8.1 Participantes Directos

Los participantes directos a investigar en el proyecto son las 36.115 personas con movilidad reducida específicamente en la ciudad de Guayaquil. Las cuales por diferentes motivos están impedidas de desplazarse sin ayudas externas.

1.8.2 Participantes Indirectos

Dentro de los participantes indirectos están las familias de las personas con movilidad reducida, acompañantes, choferes (taxis, buses, taxis privados); los cuales los ayudan en su movilidad. Por otro lado los especialistas en turismo, médicos entrevistados y las fuentes de información utilizadas en el proceso de investigación.

1.9 Objetivos de la propuesta

1.9.1 Objetivo General

Crear un recorrido hacia los lugares de interés personal y turístico de personas con movilidad reducida en un transporte accesible en la ciudad de Guayaquil.

1.9.2 Objetivos Específicos

1. Identificar las necesidades en transporte para la atención de personas con movilidad reducida.
2. Investigar la accesibilidad que ofrecen los transportes públicos existentes para personas con movilidad reducida.
3. Diseñar la ruta turística y personal en un transporte especial enfocado a los lugares de interés de las personas con movilidad reducida.

1.10 Plan de acción

1.10.1 Métodos de acción profesional para la ejecución del proyecto

- Búsqueda de información en libros, revistas, internet y otros, sobre medios de transporte accesibles.
- Realización y ejecución de encuestas a personas con movilidad reducida.
- Elaboración y práctica de entrevistas a profesionales y especialistas relacionados con el grupo objetivo.
- Estudio e investigación indagatoria sobre los transportes empleados por las personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil.
- Investigar acerca de los modelos de transporte especiales utilizados en otros países para personas con movilidad reducida.
- Escoger el transporte a ser utilizado en la ruta personal y turística accesible, por medio de la información recolectada; el cual posee las características idóneas para las personas con movilidad reducida.
- Realizar el conteo de acuerdo a las respuestas en las encuestas para designar los lugares con mayor grado de interés a visitar.
- De acuerdo a los porcentajes y respuestas, establecer la ruta accesible para el grupo objetivo.

1.10.2 Actividades de los objetivos

- Investigar las características de los transportes accesibles.
- Identificar las necesidades de personas con movilidad reducida en cuanto a transportación.
- Indagar los medios de transportación que existen en la ciudad de Guayaquil.
- Evaluar la accesibilidad del transporte público/privado y sus características.
- Realizar encuestas al grupo objetivo y entrevistas a especialistas con el fin de recoger información adicional.
- Indagar los modelos de transporte utilizados en otros países.
- Investigar el transporte idóneo acorde a las necesidades de personas con movilidad reducida.
- Recolectar información sobre los principales lugares de interés a visitar.
- Establecer la ruta accesible de acuerdo a las necesidades personales y turísticas.

1.11 Marco Teórico

1.11.1 El Turismo como ciencia

El término “turismología”, inventado por Pierre Defert en 1966, fue rechazado en primera instancia por algunos científicos. Diferentes turismólogos: como los italianos Alberto Sessa y Umberto Fragola, quienes prefieren hablar como “ciencia del turismo” o “turismografía” en lugar del neologismo “turismología”.

En Francia fue el profesor Jean Michel Hoerner quien popularizó el término “turismologie”, principalmente en sus obras: "Traité de tourismologie. Pour une nouvelle science touristique". "La Science du Tourisme. Précis franco-anglais de Tourismologie". (Obra co-escrita junto a la profesora de la Université de Perpignan, Catherine Sicart).

David Martín Rendón Coñaña, (2001), Lic. En Turismo por la Universidad Privada de Tacna en Perú, define a la turismología como: “Una ciencia social de carácter fáctico, dado por un proceso ordenado, que incluye distintas acciones de motivación, desplazamiento y uso del espacio turístico, su planta por parte del homos turísticos”.

En junio de 2005, el profesor Hoerner publicó en el número 227 la cita en la revista “Encore un pas vers la tourismologie...” (Un paso más hacia la turismología) en dicho artículo aborda la turismología desde un punto de vista epistemológico. Claude Origet du Cluzeau, vicepresidente de la Asociación Francesa de expertos científicos de Turismo, es uno de los principales investigadores dedicados a investigaciones relacionadas con el aspecto epistemológico de la turismología.

El término turismología surgió en los años 60, pero fue el yugoslavo Zivadin Jovicic, el científico considerado “padre de la turismología”, quien lo popularizó cuando fundó la revista del mismo nombre en 1972. Jovicic consideraba que ninguna de las ciencias existentes: ni la geografía, ni la economía, ni la sociología, etc. podía realizar el estudio del turismo en toda su dimensión ya que este consideraba que sus aportaciones eran unilaterales; lo cual permitía la creación de una ciencia independiente, la turismología.

Según Jovicic el turismo es un fenómeno único y ninguno de sus componentes puede o debe ser estudiado aisladamente, debido a que para poder estudiar aisladamente cualquier aspecto del fenómeno es indispensable conocer su esencia, su naturaleza profunda, pues, de lo contrario se corre el riesgo de mostrarlo desde un ángulo unilateral o desnaturalizado, lo cual provocaría que este caiga en el economicismo, el geografismo, el sociologismo, etc.

Turismología fue para Jovicic y otros científicos, el nombre idóneo para denominar a la nueva ciencia del turismo, puesto que es simple y acertado desde el punto de vista lingüístico. Por lo tanto Turismología es el nombre de la ciencia, la cual se centraliza en el estudio del turismo, ocupándose del fenómeno en su totalidad. Además es una ciencia social que se encuentra en constante desarrollo metodológico y está relacionada además con las ciencias económicas. Según Rendón, (2009) dicho término tuvo su aparición para evitar que todos los componentes del turismo no fuesen estudiados aisladamente, sino como una visión sistemática.

1.11.2 El Turismo y las teorías sociológicas

Desde el punto de vista técnico, la noción sociológica de fenómeno social, encuentra su idea más general en la noción de hecho social, la cual permite observar el papel metodológico de la sociología, referente a las otras ciencias sociales particulares, además comprende un conjunto de ideas que se dan con independencia del sujeto y que pertenecen a distintas áreas de las ciencias sociales.

En segundo lugar, los factores sociales se diferencian de cualquier otro tipo de tema científico, por lo que puede afirmarse que pertenece exclusivamente a las ciencias sociales y en su forma más general, a la Sociología. En tercer lugar, el turismo puede ser explicado y definido como un sistema de hechos sociales o en forma conceptual, el turismo posee su forma más general de trato, cuando es considerado como un hecho social.

De esta manera, se le ha dado ubicación dentro de un género al turismo; se lo ha considerado como una subclase de los hechos sociales. El primer aspecto de esta conceptualización, va hacia una dinamización de la idea de hecho social, ya que es hecho social toda forma de hacer, susceptible de ejercer sobre el individuo una coacción exterior; o también, que es general en la extensión de una sociedad dada a la vez que cuenta con una existencia propia, independientemente de sus características o manifestaciones individuales.

A modo de ejemplo, exponemos una definición representativa de la Sociología, donde no se observa la diferencia entre los fenómenos sociales y los fenómenos de las otras ciencias, ni se inicia un trabajo experimental, basado en una metodología sociológica.

Fuera de la sociología, en el ámbito de la psicología social, mediante el desarrollo se propicia la continuidad necesaria a una comprensión sociológica del turismo. Al turismo como fenómeno social le conciernen tres niveles de análisis un primer nivel está integrado por aquellos pensamientos, en determinados casos, que los grupos encuentran como establecidas o dadas por hecho.

Un segundo nivel está integrado por pensamientos igualmente, que se desarrollan en el ambiente temporal de los individuos y un tercero y último nivel, corresponde a ideas igualmente, que constituyen contraposiciones.

La existencia de niveles de análisis, a partir de nociones sociológicas y psicosociales, la cooperación grupal en la aceptación y elaboración de las ideas correspondientes a los niveles y la utilización de conceptos sociológicos para determinar hechos, que corresponden a diferentes ciencias, son la base de la función metodológica de la Sociología.

Así, muchos conceptos e ideas existentes, en el tratamiento del turismo, los cuales pueden hallar un sitio en un ordenamiento y jerarquización de las diferentes ciencias sociales y las disciplinas sociológicas, en el tratamiento del turismo. El rol del turista o grupo puede considerarse como el conjunto de actividades permitidas según un cierto orden normativo, de componentes expresos y tácitos.

Cuando se habla de determinados conceptos básicos, para un determinado estudio, se presume que éstos llevan a otros conceptos e ideas, fundamentales para la perspectiva científica emprendida. No necesariamente, la sociología, al tratar el problema del turismo, ha de utilizar distintos conceptos clases de forma fija; pueden existir, como la mayoría sino en todas las ciencias sociales, distintos enfoques.

Matute, (2008) indica que en el caso del turismo no se encuentra un tratamiento de importancia, de esta temática, que sirva de enlace con la tradición sociológica. La sociología del Turismo existente, es un tratamiento social en sentido ampliado lo cual no permite el ejercicio de la función metodológica, ya expresada.

1.11.3 Teoría del desarrollo turístico

Pearce, (1991) quien fue citado por Varisco, en el 2008 indica que puede definirse como la provisión y el mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista, y de una manera más general incluye los efectos asociados, como la creación de empleos o la generación de ingresos.

La definición, puede dividirse en dos partes: la primera se refiere a la estructura socio-productiva que en los centros receptores hace posible que el turista o residente disfrute de los recursos que han motivado o generado su desplazamiento. La segunda parte se refiere al impacto económico de industria turística, que genera ingresos económicos provenientes de los centros emisores de turismo, y empleos.

Una característica de la actividad turística, es que su desarrollo no se presenta de manera homogénea, sino que genera concentraciones de la actividad, en relación a la materia prima del turismo, es decir los atractivos naturales y culturales. Esto quiere decir que si bien el turismo se inicia a partir del desplazamiento de los turistas desde un centro emisor hacia uno receptor.

Múnera, (2012) quien fue citado por el autor antes mencionado, dice que desde un punto de vista semántico, la noción de desarrollo tiene su origen en la biología, además supone una evolución la madurez biológica. En su aplicación a la sociedad esta idea se equipara con el avance hacia un estado evolutivo superior, y en su pensamiento económico se reduce a la idea de crecimiento económico.

La corriente dominante del desarrollo en la segunda mitad del siglo XX tuvo tres características principales:

Madoery, (2001) quien fue citado por el mismo autor, se refiere a la visión evolucionista como un proceso lineal de avance desde una situación de pobreza y subdesarrollo hacia una situación de prosperidad económica con altos niveles de industrialización. El impulso de este proceso es generado por los países desarrollados, con la conformación de un modelo de desarrollo exógeno a la economía nacional.

Sen, (2006) el autor antes citado, indica que la visión reduccionista en esta el desarrollo nacional se considera en términos económicos, debido a que la reflexión sobre el desarrollo se halla limitada a la concepción de que los países con recursos limitados pueden superar los problemas de pobreza a través del crecimiento económico.

Varisco, (2008) afirma que en la visión acrítica el modelo es el de los países industrializados, con el objetivo de lograr alcanzar elevados niveles de consumo y como un medio de imitar su cultura. Actualmente, esta característica se centra en las aspiraciones a pertenecer al primer mundo o en el argumento de imitar aquello que hacen los países exitosos.

1.11.4 Teoría de accesibilidad universal El “museo para todos”

Según Thomas, (2007) quien fue citado por Proyecto tacto, (2011) la accesibilidad es la cualidad de un producto, servicio, dispositivo o entorno que muestra en qué grado las personas son capaces de acceder a él. Este concepto surgió como referencia al acceso de las personas con discapacidad en el marco del Modelo social de la discapacidad y solicita el deber de la sociedad de identificar y paliar las barreras que impiden o dificultan la integración social en igualdad de oportunidades.

Por otro lado la necesidad de incluir el concepto de accesibilidad desde el diseño de un producto o servicio para posibilitar la integración y para que sea utilizado por individuos con diversas características.

Este nuevo concepto de discapacidad, ligado a los cambios demográficos de los últimos tiempos, ha llevado a una mayor sensibilización de las diferentes necesidades de los grupos e individuos que forman parte de la sociedad, no solo en relación a la discapacidad, sino también a la edad como niños, jóvenes, ancianos; sino también al origen socio-económico y la cultura. Esta conciencia ha generado la promoción de políticas sociales comprometidas con la garantía de accesibilidad para todos sin discriminación. En el caso de las personas discapacitadas, otro concepto relacionado es el de la autonomía.

Para describir esta evolución del concepto de accesibilidad hacia la inclusión de otros grupos sociales, se ha acuñado el término de accesibilidad universal o accesibilidad integral. Aplicada al contexto del arte y la cultura, la accesibilidad es la cualidad que describe el grado en que cualquier individuo es capaz de acceder el entorno físico y los contenidos de un lugar sin diferencia de sus capacidades e interés personales.

Un concepto íntimamente relacionado con el de accesibilidad universal es el Diseño para todos (Design for all), la accesibilidad universal engloba el diseño para todos como uno de los dos medios para garantizarla. Se caracteriza porque la accesibilidad se incluye en el proceso productivo desde el inicio, desde la fase del concepto; es lo que se denomina accesibilidad directa. El otro medio complementario a este es el de la accesibilidad indirecta, en la que el recurso de

accesibilidad significa un remedio para un producto diseñado inicialmente sin tener en consideración la accesibilidad.

El objetivo del diseño para todos es posibilitar el uso de productos, servicios, y sistemas por el mayor número de personas posible sin que sea fundamental la adaptación de los mismos; son las características que integran la diversidad humana, la inclusión social y la igualdad. Esta filosofía, gestada en sus inicios en el área del diseño, tiene sus comienzos en la accesibilidad sin barreras para personas con capacidades especiales o movilidad reducida.

Posteriormente evolucionó hacia un discurso más integral, surgido de la conciencia de que este tipo de diseño es beneficioso para otros campos de la población sin alguna discapacidad. El diseño para todos tiene además un antecedente socio-político en las políticas de bienestar de una sociedad para todos.

Indica Proyecto tacto, (2011) que la accesibilidad y el diseño para todos nacieron como filosofías dirigidas a personas con discapacidad física, y por tanto vinculadas principalmente al diseño industrial y la arquitectura. Con el paso de los años, los cambios sociales, políticos y económicos que han promovido una mayor conciencia de la importancia de la diversidad humana y la inclusión social han ocasionado que dichos conceptos abarquen a la totalidad de individuos y grupos sociales.

1.11.5 Teoría del Turismo y Transporte Accesible

David Hoyos, (2008) afirma que hoy en día la actividad turística se ha transformado en un cimiento clave para el impulso económico y social cuya variada gama de productos y servicios influye a un promedio de cien grupos económicos en los ambientes donde opera.

Aún con dichas características favorables, la rama del turismo desenvuelve su actividad en un ambiente económico global, el cual posee un alto grado de fluctuación y cambios, en el que se perciben nuevas tendencias y retos. Por otro lado se conoce que la actividad turística está presidida por reglas, las cuales se

basan en un armonía entre la oferta y la demanda, en el cual el precio actúa como factor de ajuste; puesto que a mayor diferenciación mayor costo.

Debido a esto la actividad turística debe buscar estrategias que le permitan crecer diversificando e incrementando su competitividad con la ayuda de valores diferenciadores, los cuales aporten beneficios y a la vez generen la experiencia turística con la captación de nuevos mercados.

En este sentido, el turismo accesible alcanza un rol en la industria turística, no solo por su contribución como valor añadido y diferenciador en la uso turístico, sino además por ser un segmento de mercado no abordado lo suficiente por el mercado actualmente. El turismo de calidad obedece a varios agentes, tangibles e intangibles; la accesibilidad en diferentes campos se muestra como uno de estos agentes, siendo concluyente para un importante segmento de clientes potenciales.

Este grupo de clientes potenciales son los turistas con movilidad reducida o discapacidad, los cuales buscan diferentes productos o servicios adaptados a sus características especiales. Por esto en la actividad turística son imprescindibles para este grupo humano las condiciones de accesibilidad de los entornos y servicios que hacen parte de la cadena de los factores de la actividad turística.

Son numerosas las barreras que pueden quebrantar la planificación de un viaje entre ellas la falta de información, alojamientos sin facilidades y sobre todo un transporte no adaptado, los cuales pueden romper la cadena de la accesibilidad en el sector turístico.

Solo ciertos destinos turísticos pueden garantizar una movilidad adecuada, por lo que hablar de la cadena de accesibilidad en la actividad turística es ilusorio, ya que si hablamos de un hotel totalmente accesible el cual es un elemento en la cadena accesible, puede resultar inconcluso si los recursos turísticos de dicho destino no cuentan con accesibilidad y con los medios de transporte adecuados, lo cual deriva en otro servicio inadecuado para potenciales usuarios.

El Turismo accesible nace como una reivindicación, hacia las personas con movilidad reducida, además lleva a un objetivo de eficacia en el turismo para todos. La accesibilidad turística se ha transformado en un agente íntimo de la

calidad turística, debido a que no se puede pensar en un turismo de calidad, cuando este no se halla al alcance de todos.

Hasta hace pocos años para las personas con movilidad reducida, pensar en vacaciones o simplemente ir de un lugar a otro, era pensar además en las diferentes dificultades a las que se enfrentarían como un transporte inaccesible o un alojamiento no adecuado con diferentes barreras físicas.

Hoy por hoy, y aun no existiendo una directriz propagada, la sensibilización de parte del sector ha fingido un significativo avance para el turismo accesible, de igual forma uno de los subsectores del turismo que ha generado adelantos en las mejoras de accesibilidad en su sector es el transporte, no obstante innegablemente aun existe labor por realizar.

Existen diferentes variables que hacen que el transporte sea considerado accesible, como el cumplimiento de un desplazamiento hacia el punto de destino, acceso idóneo a las estaciones de transporte, seguridad en el trayecto del viaje, una atención acorde a las necesidades de las personas con movilidad reducida; es decir la creación e implementación de un modelo de transporte acorde a las características especiales de este grupo.

En este sector se deben cumplir ciertas condiciones básicas de accesibilidad para el acceso y utilización de los medios de transportes terrestres, marítimos, ferroviario, aéreo, por carretera, en autobús, taxi y servicio de transporte especial para personas con movilidad reducida.

Las estaciones de autobús poseen en algunos casos malas condiciones de accesibilidad para este grupo de personas, al igual que este, el transporte específicamente tiene malas condiciones de acceso, como la escasez de buses adaptados.

1.12 Marco Conceptual

1.12.1 El Turismo

Según la OMT, (1998) en el mundo existen diferentes teorías acerca del Turismo entre los principales conceptos se puede rescatar: que el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros motivos.

Además, Zamora, (2011) indica que el turismo se caracteriza por ser una actividad social y económica relativamente joven y por englobar a una gran variedad de sectores económicos y disciplinas académicas.

Mincetur, (2001) indica que desde sus orígenes, el término “turismo” ha sido asociado a la acción de “viajar por placer”. Es, en la práctica, una forma particular de emplear el tiempo libre y de buscar recreación, muchas personas lo entienden exclusivamente de esa forma sin tener en cuenta otras motivaciones y dimensiones.

El turismo es también una actividad multisectorial muy compleja que genera, directa e indirectamente, una serie de beneficios a los distintos niveles de la sociedad. Para ello, moviliza a diversos agentes y grupos sociales de manera ordenada y planificada.

Es considerado un fenómeno propio de la sociedad actual, debido a que, posee carácter social, dado que está encaminado a satisfacer las necesidades de las personas. Tiene naturaleza económica, ya que es capaz de generar divisas al país receptor de los flujos turísticos; cuenta con naturaleza política, ya que responde a los lineamientos y planes de desarrollo de los sistemas de gobierno; cultural, porque permite conocer la vida e idiosincrasia de personas de diferentes realidades geográficas y educativa, simultáneamente puede ser un medio de formación personal e intelectual.

1.12.2 Oferta Turística

Dentro del turismo se encuentra la oferta turística la cual es el conjunto de componentes que conforman el producto turístico al que se le añade el desarrollo de un adecuado programa de promoción orientado a los posibles consumidores, un programa de distribución del producto turístico maniobrado por los operadores turísticos y el establecimiento de un costo apropiado a las características del mercado.

La oferta turística está desarrollada especialmente por el sector privado con el apoyo del sector público concretamente en la identificación de los recursos, la evaluación de los mismos, el desarrollo de la infraestructura necesaria, la promoción en los mercados de interés, la normatividad y la capacitación.

1.12.3 Producto Turístico

Jahén, (2010) afirma que para que se dé el turismo es necesario que exista un producto turístico el cual representa el conjunto de bienes y servicios puestos a disposición del usuario en un destino determinados; son los recursos que junto con los servicios y el equipamiento forman algo captable para satisfacer las necesidades de la demanda por parte de los residentes y extranjeros.

Mincetur, (2001) vuelve a acotar que entre los elementos del turismo están: el producto turístico el cual está compuesto por los recursos turísticos, los atractivos turísticos, la planta turística, los servicios complementarios que ayuden a la satisfacción del turista, los medios de transporte y la infraestructura básica.

Los recursos turísticos son los elementos primordiales de la oferta turística. Aquellos elementos naturales, culturales y humanos que pueden motivar el desplazamiento de los turistas, es decir, generar la demanda hacia un lugar.

Los atractivos turísticos Son todos los recursos turísticos que cuentan con las características necesarias para ser visitados y deleitados por el turista, es decir, que cuentan con planta turística, medios de transporte que permitan la movilización del turista hacia los destinos a visitar, servicios complementarios e infraestructura básica.

Jahén, (2010) cita a la planta turística como el conjunto de infraestructura, equipos, empresas y personas que prestan servicio al turismo y fueron creados para este fin. Los destinos turísticos son el territorio delimitado por el turista, donde se oferta un producto turístico en diferentes sitios y agrupa tres tipos de organizaciones turísticas: empresariales, territoriales, institucionales.

1.12.4 Los Viajeros

El mismo autor habla de otros de los elementos del turismo son los Viajeros, se trata de toda persona que se desplaza fuera de su propio país o lugar de residencia, es cualquier individuo que viaja de un lugar a otro por menos de 12 meses consecutivos y que no pretende ejercer actividades remuneradas en el lugar de visita.

Rodríguez, (2009) indica que dentro de los viajeros se puede clasificar dos categorías: los turistas: los cuales son todos aquellos visitantes que pernoctan fuera de su lugar de origen y los excursionistas: quienes son todos aquellos visitantes que no pernoctan en el lugar de destino. Existen también otros viajeros dentro de los cuales no se contemplan ni las tripulaciones ni los viajeros transportados gratuitamente o a costo muy bajo.

1.12.5 El Transporte

Cabarcas, (2009) cita que para que se dé la actividad turística el individuo debe poder desplazarse de su lugar de origen hacia un punto de interés, desde los inicios el transporte ha sido uno de los elementos más significativos en el turismo ya que desde su invención ha facilitado el traslado hacia los lugares de recreación, además de que ha ido evolucionando adaptándose a las nuevas necesidades de turistas siendo su función específica el traslado cómodo y efectivo de personas; siendo considerado un ente importante dentro de la industria del turismo.

Gestión Org, (2011) se refiere al transporte como el traslado de un elemento, bien o persona desde un lugar a otro, es una de las principales actividades que

desarrollan los seres humanos y el cual está conformado por: la estructura que es donde se lleva a cabo la actividad; el vehículo el cual permite el traslado rápido; el operador el cual se refiere a la persona que conduce o guía el vehículo que transporta; y los servicios los cuales permiten que la actividad del transporte sea llevada a cabo de manera segura.

El transporte es una actividad del sector terciario, la cual se refiere al desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro en un vehículo que utiliza una determinada infraestructura, esta ha sido una de las actividades que mayor expansión ha logrado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional y a avances que se han producido en rapidez, capacidad, seguridad y menor costo.

1.12.6 Tipos de Transporte

Dentro de los tipos de transporte se encuentra el de tipo terrestre el cual se refiere a aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra, sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por lo que discurren las mercancías y las personas.

Según Ficus, (2008) otro tipo se refiere al transporte por carretera, es el más importante tanto par mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados estos son los coches, camiones y autobuses; su importancia radica en la flexibilidad que representa, pues no sigue rutas fijas, sino que en él se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras.

1.12.7 El Turismo Accesible

Según Caminos, (2008) existen diferentes clases de turismo entre ellos está el turismo accesible, el cual pretende facilitar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios turísticos. Es decir, posibilita que las personas con discapacidad permanente o temporal, cuenten con las condiciones adecuadas de

seguridad y autonomía para el desarrollo de sus actividades en ámbitos físicos, en la prestación de servicios y en los sistemas de comunicación.

En una sociedad avanzada y en una economía moderna, la importancia de los turistas con movilidad restringida es tal que en la última década se ha creado una verdadera conducta de estudio denominada Turismo Accesible, juzgada como aquella que busca la supresión de las barreras al turismo realizado por personas con capacidades especiales.

López, (2010) cita al turismo accesible como el complejo de actividades originadas durante el tiempo libre orientado al turismo y la recreación que posibilitan la plena integración desde la óptica funcional y psicológicas de aquellas personas con capacidades restringidas, obteniendo durante las mismas una plena satisfacción del visitante del destino turístico.

Zuker, (2011) afirma que el turismo Accesible, promueve acciones orientadas a la inclusión de personas con capacidades diferentes, y está enfocado en la eliminación de barreras en la infraestructura y comunicación.

Mariainma, (2011) dice además que se trata además del conjunto de los servicios e infraestructuras que permiten a las personas con movilidad reducida acceder al tiempo libre, según sus necesidades, pero que consiente, a la vez, una mejora de la calidad de vida de otras personas, como personas mayores, alérgicas, accidentados, con hijos pequeños, etc.

Adaptamos Group, (2006) dice que son el conjunto de características que debe poseer un ambiente, producto o servicio para ser apto en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen movilidad restringida. Además presume una mejora general para el conjunto de la población, supone una aportación de cuantía para el destino y/o el establecimiento favoreciendo la estadía de personas con movilidad afectada.

Ibertalleres, (2007) se centra en aquellas características del desarrollo, de la construcción, del transporte o de los medios y sistemas de comunicación que le consienten a cualquier persona su utilización y disfrute de manera libre, con libertad de su condición física, psíquica o sensorial.

1.12.8 Personas con movilidad reducida

Fundación Belén, (2005) cita a las personas con movilidad reducida como aquellas personas cuyo movimiento está reducido a efectos del uso de un medio de transporte especial, por motivo a cualquier privación física causada bien sea por la edad, por enfermedad o accidente o por deficiencia mental, ya sea esta privación permanente o temporal. Y que necesite una atención específica y la adaptación a sus necesidades de los servicios que se ponen a disposición de todos los usuarios.

Eva María, (2010) indica que una persona con movilidad reducida tiene limitadas, temporal o permanentemente, las oportunidades de desplazarse o moverse, para lo cual es dependiente de otras personas, de ayudas técnicas y de la supresión de barreras arquitectónicas para poder comprar bienes, contratar servicios públicos y privados y realizar actividades de ocio.

El concepto de movilidad reducida está asociado directamente a la falta de desplazamiento. Se refiere por tanto a un colectivo humano, que debido a su incapacidad física, psíquica o sensorial, ya sea de forma temporal o permanente, tiene disminuida su capacidad de movilidad y desplazamiento (Juan Dols, 2009), por estos motivos el turismo accesible es fundamental para realización y disfrute de la actividad turística por parte de este grupo de personas en una sociedad.

La necesidad de una planificación objetiva y racional de las ciudades y espacios se presenta, en la actualidad, como una característica primordial para conseguir e impulsar actuaciones encaminadas a la mejora y el bienestar de los ciudadanos.

Según Rovira, (2003) en ese sentido las acciones realizadas para mejorar la accesibilidad y evitar o suprimir barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte, en el trabajo y en la comunicación, significan una mejora en la calidad de vida de las personas, a la vez que facilitan la integración en el campo social de determinado grupo, para los que estas intervenciones son fundamentales para el disfrute de la vida autónoma e independiente o con la mínima ayuda de otra persona.

Por lo tanto el turismo accesible genera otro grupo de turistas, los cuales a su vez buscan y prefieren un servicio especializado además de transporte apto con infraestructura idónea que les permita visitar y conocer destinos turísticos y realizar diferentes actividades personales y de recreación.

1.13 Marco Referencial

1.13.1 Turismo para todos, El caso de Trelew

El turismo accesible se centra en hacer posible la inclusión de personas con capacidades especiales a la actividad turística y mejora las oportunidades del sector al tener este mercado potencial en cuenta, el cual se encuentra en crecimiento alcanzando casi el 10% de la población mundial, en esta situación surge esta investigación que indaga la problemática en la ciudad de Trelew.

La estrategia en esta investigación es de tipo cualitativa con componentes cuantitativos de nivel exploratorio descriptivo y se delimitó como objetivos conocer las barreras en la oferta turística, además de la adecuación de empresas turísticas y espacios públicos en relación a las necesidades de personas con movilidad y capacidades especiales; así como la elaboración de un documento guía que busque minimizar o suprimir las barreras, bajo la teoría de que existe predisposición de los actores públicos y privados para trabajar conjuntamente dicha temática.

En esta investigación inicialmente se efectuó el relevamiento de oferta y demanda turística, la normativa vigente, la comercialización y promoción del destino. Además se realizaron entrevistas y la observación de los actores relacionados a la temática como las personas con capacidades especiales auditivas, motrices y visuales; y principales representantes de ONGs, establecimientos privados y principales organismos del Estado a nivel local y provincial, para posteriormente efectuar un análisis de accesibilidad para el turismo.

Este análisis arrojó como principales resultados que el transporte en las modalidades terrestre y aéreo, posee terminales inaccesibles pero con alto grado de adecuación y vehículos donde se manifiestan las mayores dificultades de uso. Por otro lado, los servicios turísticos muestran servicios de accesibilidad

mayormente en ingresos, además aunque las actividades turísticas recreativas presentan problemas para personas con incapacidades físicas y visuales, siendo también los principales espacios públicos el mayor atractivo de las ciudades.

El accionar del gobierno local comprueba que la promoción institucional es inaccesible para personas con discapacidades visuales y cognitivos, la normativa legal vinculada a la discapacidad y accesibilidad escasa, bajo grado de cumplimiento y con escasa relación directa con el turismo, la participación de actores privados se restringe además a programas de promoción y comercialización con relación al turismo accesible desarrolla también un programa recreacional junto a otra dependencia municipal.

En tanto que el accionar de los prestadores de servicios muestra desinterés para invertir o participar de la planificación en el turismo accesible. Vistas ambas posturas se concluye en esta investigación que deben estar en consideración prioritaria las tareas de concientización para resolver la problemática como un problema que posee carácter público (Olivera, 2009).

1.13.2 La paradoja del turismo accesible

Reyes, (2008) indica que la presente tesis consiguió avanzar en la ampliación del conocimiento sobre las apreciaciones que existen en la comunidad local de SMA con respecto al turismo accesible. El turismo accesible, resume como conclusión los aspectos centrales de la exploración. Una paradoja, en pocas palabras, es una refutación interna que encierre sentidos disímiles ante un mismo concepto. Esta paradoja se da al menos en dos sentidos.

En un primer sentido, el turismo accesible admite desarrollarse bajo la premisa de inclusión de grupos de personas con capacidades especiales que hasta el momento no han sido satisfechas sus necesidades en cuanto a servicios y productos turísticos se refiere.

En base al destino turístico en SMA, se puede afirmar que las personas con capacidades especiales o que presenten alguna incapacidad parcial o completa ya sea temporal u otra, son consideradas en el campo productivo del turismo solo como consumidores y que la comunidad local aún no ha generado las

oportunidades laborales o de producción de todos los servicios vinculados al turismo.

Existe la percepción de una cierta limitación en la preocupación por las personas con capacidades especiales en la localidad de SMA. Cuando se refiere al turista con discapacidad las acciones de inclusión en el sentido comercial se iniciaron hace diez años, en tanto las acciones que refieren a los residentes con discapacidad recién se están institucionalizando para dar contestaciones a sus demandas sociales, educativas y laborales.

En el segundo sentido, subjetivamente, el autor considera como paradójico que sea considerado el turismo como un mercado de gestión de cambios socio-culturales, cuando el mismo puede ser considerado también como el máximo enunciado del consumo y la demanda en el desarrollo del sistema capitalista.

Considerando los aspectos recién mencionados, y las oportunidades que presenta para generar cambios a nivel local, se propone iniciar un proceso de construcción donde el desarrollo del turismo accesible sea equilibrado y contemple también a los residentes con capacidades especiales, y pueda enfocar los beneficios generados por dicha actividad a mejorar su nivel de calidad de vida.

1.13.3 Hacia un Turismo para Todos

Al abordar la factibilidad y rentabilidad que puede componer para el sector turístico la aplicación de políticas orientadas a la consecución del turismo accesible, sería ineludible presentar en primer lugar un marco general de la situación por la que fluye el sector turístico.

No cabe duda que el turismo se ha transformado en un sostén clave de desarrollo económico para muchos países. En sí mismo, constituye un fenómeno económico y social complejo cuya variada gama de productos y servicios afecta a más de 100 ramas económicas en los muchos entornos donde opera.

A pesar de estas características favorables, existen otras que, a su vez, la catequizan en una actividad frágil. Prueba de ello sería el espacio actual

influenciado todavía por las consecuencias del 11 de Septiembre y la incertidumbre existente.

Es aquí donde el Marketing y la Comercialización de los destinos deben buscar la consolidación y crecimiento, contribuyendo de forma sostenida, equilibrada y creciente a su desarrollo. Para ello, la industria turística debe de encontrar mecanismos y herramientas que permitan crecer diversificando e incrementando su competitividad a través de valores y valías diferenciadoras añadidas que influyan positivamente en la experiencia turística.

La respuesta al aumento de la competitividad y calidad de los servicios turísticos podría encontrar su sentido en la captación de nuevos segmentos de mercado susceptibles de visitar un destino turístico con características específicas que le diferencian del resto, sin duda, el turismo accesible podría suponer esta nueva concepción de turismo capaz de contribuir al desarrollo y crecimiento de un destino.

Tomando como referencia España, el turismo accesible constituiría un profundo camino adelante hacia la obtención de un verdadero turismo competitivo y de calidad. La captación de este segmento de mercado permitirá aumentar considerablemente la cuota de mercado actual, contribuyendo a un engrandecimiento de los niveles de rentabilidad empresarial y posibilitando el aumento, en la misma dirección, de los niveles de seguridad de cualquier empresa o destino.

Paralelamente a la seguridad y rentabilidad se sitúa la imagen, las discrepancias de imagen entre destinos turísticos no están en sus productos, sino en el disfrute emocional que se hace de ellos, en cómo se vive y se disfruta de la experiencia del turismo en un destino determinado. De este modo, el ofertar una imagen dirigida a cualquier persona sin ningún tipo de distinción y/o exclusión contribuye al desarrollo turístico del destino a la vez que posibilita la conquista de un verdadero turismo para todos.

Los europeos con discapacidades no son concluyentes, ya que desde un punto de vista turístico prudente se calcula que cada viaje realizado por una persona con capacidades especiales atrae a 0,5 acompañantes. Estos datos permiten denominar al segmento de personas con discapacidades como “Multiclientes”, lo que sugiere

que no solo se genera un turismo para personas con movilidad reducida hacia un destino específico, sino que también se percibe a las personas que viajan con ellos lo que incrementa la demanda.

El turismo accesible o turismo para todos no es una materia que corresponda en exclusiva a las autoridades públicas, sino que su promoción y fomento es responsabilidad también de todas las instancias privadas como los operadores turísticos, las agencias de viaje, los proveedores de transporte o alojamiento o los responsables de atracciones turísticas, etc. que maniobran en este ámbito socioeconómico, los cuales deben buscar el florecimiento de un buen servicio acompañados de facilidades y accesibilidad (Pérez. Velasco, 2003).

1.13.4 Para un turismo Accesible, Un Turismo para Todos

La actividad turística en el siglo XXI precisa, entre otras cuestiones, dar respuesta a las necesidades de los "turistas no estándar". Para que el turismo accesible tenga una verdadera implantación se necesita que las asociaciones de personas con discapacidad los usuarios y las administraciones los legisladores y el empresariado los productores trabajen conjuntamente, estableciendo alianzas para constituir una hoja de ruta hacia un plan nacional de turismo accesible.

Por lo tanto la industria turística debe beneficiarse de la aplicación de la accesibilidad en los productos e instalaciones turísticas. Los expertos han demostrado, también, que el turismo accesible puede ayudar a desestacionalizar el turismo, con los relacionados beneficios económicos para dicha industria. Otras ventajas provienen de la evidencia de que las personas con capacidades especiales viajan siempre acompañadas, por más de una persona. Este hecho subraya el atractivo del viajero con capacidad especial.

Para que exista una verdadera implantación de la accesibilidad en las instalaciones o productos turísticos se necesita la formación adecuada de las personas que trabajan en turismo. La formación presume una oportunidad para mejorar la gestión de los servicios turísticos, desde la perspectiva de la accesibilidad. Tanto el empresariado como las empresas que construyen o que gestionan las instalaciones o infraestructuras turísticas han de conocer las necesidades de accesibilidad del "turista no estándar".

Las sociedades de personas con capacidades especiales y las administraciones deben trabajar colectivamente para lograr que la accesibilidad sea una necesidad apreciada y percibida, por la población en general. Muchas veces, el empresariado turístico ha asociado el valor de la accesibilidad como necesidad de las personas con capacidades especiales, como la necesidad de una minoría.

La accesibilidad se ha consentido como una cargada exigencia, en vez de una oportunidad de mejorar la satisfacción de un segmento más amplio de viajeros y, por tanto, se ha contemplado como costo y no como una inversión.

Las personas con capacidades especiales poseen un papel protagonista en el turismo accesible. Las asociaciones de personas con discapacidad pueden proponer los criterios básicos de accesibilidad, promover mejorar a los productos y las instalaciones turísticas, convirtiendo la accesibilidad en un valor añadido para su producto turístico.

Se debe generar conocimiento sobre un turismo accesible y de los sistemas de gestión viables, ello supone considerar que la innovación proviene del cliente ya que es este quien regula y elige el servicio que desea recibir (Marchal, 2009).

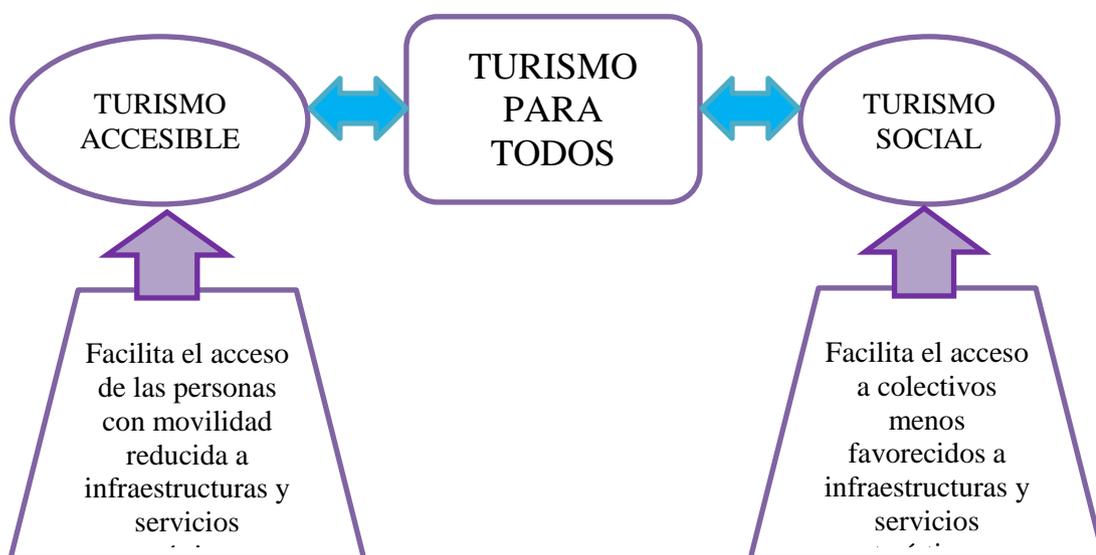


Gráfico 2. Turismo para todos

Elaborado con datos tomados de la Organización Mundial del Turismo (2008).

1.14 Marco Legal

La Constitución de la República señala que las personas deben y tienen derecho a la recreación, esparcimiento y tiempo libre expresado en el Artículo 24, al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos basándose en el Artículo 31 y en la gestión democrática, bajo los principios de justicia social.

Según el capítulo tercero el cual se refiere a los Derechos de las personas con capacidades especiales y grupos de atención prioritaria en la sección Sexta indica que el Estado garantizará políticas para la integración social de las personas con discapacidad. En dicho artículo reconoce los derechos a rebajas en los servicios públicos, así como en servicios privados de transporte.

Enfatiza también el derecho de las personas con capacidades especiales en el Artículo 47 al acceso de manera adecuada a los bienes y servicios, señala además la eliminación de las barreras arquitectónicas como un derecho fundamental para personas con discapacidades.

La constitución indica las medidas que el Estado adopta a favor de las personas con discapacidad, en el Artículo 48, las cuales aseguran la inclusión social mediante planes y programas que fomenten la participación social, cultural a este grupo de personas con discapacidades Indica también el derecho al desarrollo de programas y políticas dirigidas a fomentar el esparcimiento y descanso de este grupo de personas.

Por otro lado la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial señala que el transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial, el cual responde a condiciones de Universalidad el cual indica que el Estado garantizará los accesos a los servicios de transporte terrestre, sin distinción alguna.

Condiciones de accesibilidad el cual se refiere al derecho de los ciudadanos a su movilización, señala en el Artículo 40 además, que todo el sistema de transporte en general debe responder al fin de accesibilidad. A la condición de Seguridad en la que se refiere a la garantía de eficiente movilidad en transporte y

un servicio adecuado que permita garantizar la integridad física de los usuarios transportados.

Capítulo I: De la atención preferente a pasajeros

La ley indica en el Artículo 41, que las personas con discapacidades gozan de atención preferente dentro del sistema de transporte colectivo disponen de áreas y accesos especiales debidamente señalizados y cumpliendo normas vigentes del tipo de servicio. Además en el Artículo 42 indica que poseen asistencia especial según sus necesidades, facilidades de acceso a los vehículos, comodidad y accesibilidad en infraestructura física de vehículos.

Las personas con movilidad reducida tienen derecho a embarcar de manera prioritaria según el Artículo 43, a otros en el transporte público. Por otro lado las sillas de ruedas, maletas u otros equipos que requieran las personas con discapacidades, indican en el artículo 44, serán transportadas gratuitamente como equipaje prioritario en el transporte público.

Poseen derecho además a acceder directamente a la boletería para la compra de pasajes o cualquier otra gestión sin hacer fila indicado en el Art. 45, además así mismo poseen derecho a tarifas preferenciales las personas con discapacidades, las cuales cuenten con el carné oficial emitido por el Consejo Nacional de Discapacidades el mismo que será del 50% e indica también en el Artículo 49, que el servicio de transportación será prestado en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

1.15 Método de Investigación

1.15.1 Enfoque Cuantitativo

Es aquel que permite examinar los datos de manera numérica, especialmente en el campo de la estadística. Para que exista metodología cuantitativa se requiere que entre los elementos del problema de investigación exista una relación cuya naturaleza sea lineal, es decir que haya claridad entre estos elementos que conforman el problema, y además que sea posible definirlos y limitarlos.

La objetividad es la única forma de alcanzar el conocimiento, por lo que utiliza la medición exhaustiva y controlada, intentando alcanzar la certeza del mismo. Se considera que el enfoque a utilizar para esta investigación es el Cuantitativo, ya que se busca utilizar la recolección y el análisis de datos para resolver preguntas de investigación, además de comprobar hipótesis establecidas. Por medio de la medición numérica, el conteo y el uso frecuente de la estadística.

1.15.2 Técnicas de Investigación

La Encuesta, su propósito es describir la naturaleza de las condiciones existentes, además de identificar normas o patrones, determinando las relaciones que existen entre acontecimientos específicos.

La Entrevista, cuya intención es promover la investigación sobre algún tema relacionado con la ciencia y que ayuda a la obtención de información en torno a la labor de un individuo o grupo para poder influir sobre las opiniones que la comunidad a la que vaya dirigida la entrevista tenga sobre el tema.

Las técnicas a emplear en esta investigación son la encuesta, en el cual utiliza un grupo de preguntas abiertas o cerradas las cuales están diseñadas para generar los datos para alcanzar los objetivos de recolección de información propuestos en la investigación. Por otro lado la entrevista con la cual se podrá ahondar profundamente dentro del universo del entrevistado, para recaudar información de manera más personal sobre las problemáticas del estudio.

1.15.3 Método Escogido: Acción Participativa

Es un método de investigación y aprendizaje colectivo de la realidad, el cual está basado en un análisis crítico con la participación activa del grupo objeto implicado y que además está orientado a estimular la práctica transformadora y el cambio social.

Según Eizaguirre y Zabala, (2010) el método elegido para el proyecto es el método de Acción Participativa, el cual combina dos procesos: el de conocer y el de actuar, implicando en ambos procesos a las personas cuya realidad se aborda. Este método responde a la necesidad y además proporciona información para analizar y comprender mejor la realidad de las personas con movilidad reducida: sus problemas, necesidades, capacidades y recursos. Por otro lado permite planificar acciones y medidas para transformar o mejorar las condiciones; en este caso: de transporte del grupo objeto de estudio.

1.15.4 Tipo de Investigación

Investigación descriptiva, la cual trabaja sobre realidades y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta; comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, el enfoque se realiza sobre conclusiones dominantes, o sobre como un elemento se conduce o funciona en el presente.

El tipo de investigación la descriptiva, el cual busca conocer las situaciones a través de la descripción exacta de los diferentes problemas del tema a investigar. Entre estos problemas de esta investigación se encuentran: la infraestructura idónea o accesible para personas con movilidad reducida, la existencia de un medio de transporte especial que permita desplazarse hacia los destinos turísticos o de interés por parte del turista, el diseño de tarifas especiales que promuevan o permitan la realización del turismo, así como una oferta de servicios turísticos variada en actividades.

1.16 Preguntas

1. ¿Se encuentra adecuada la infraestructura del transporte público para brindar servicio a personas con movilidad reducida?
2. ¿El medio de transportación empleado se encuentra en posibilidad de brindar el servicio a personas con movilidad reducida?
3. ¿Las personas que operan el transporte público están capacitadas para atender a personas con movilidad reducida?
4. ¿La actual transportación pública se encuentra en capacidad de brindar un servicio idóneo que cumpla con las necesidades de las personas con movilidad reducida?

CAPÍTULO II ANÁLISIS DE MERCADO

2.1 Determinación de la demanda

2.1.1 Tamaño de muestra

Es imprescindible la determinación del tamaño de la muestra en la investigación, para el estudio y ejecución del proyecto, debido a que con el número preciso de personas que representen la población total del grupo al que se encuentra dirigido el proyecto se puede investigar una parte representativa de una población denominada muestra, con lo cual se evita investigar a toda la población.

Para esta investigación se requiere estimar la proporción de personas que poseen movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil quienes serían la población de este proyecto, para ello, se ha recurrido a la fuente del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INOEC, (2011) en el cual especifica que existen 36115 personas con discapacidad física y que además están acreditadas en El CONADIS⁶ hasta la fecha.

Según Kristell, (2010) para realizar el cálculo de la muestra se debe tomar en consideración varios aspectos como son: el nivel de confianza, el error, la probabilidad de éxito, la probabilidad de fracaso y el universo. Según La fórmula a emplear para el cálculo de la muestra.

Según Fistera, (2011) existen dos fórmulas para el cálculo de la muestra siendo una de ellas para la medición de poblaciones infinitas, en la cual se desconoce el total del universo a investigar y por otro lado el de poblaciones finitas es decir en esta se conoce el número absoluto de la población y se desea saber cuántas personas del total del universo se deben estudiar por ello, para esta investigación se ha decidido emplear la fórmula para poblaciones finitas siendo esta la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * U * p * q}{e^2 * (U - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

n = tamaño de la muestra

Z²= grado de confianza el cual puede adaptar los valores:

⁶ Instituto Nacional de Discapacidades

Tabla 2. Cálculo de la muestra

Nivel de confianza	95%
Valor de "Z"	1,96

Nota. Datos obtenidos de Fiesterra 2011

U= universo 36115 personas

p= probabilidad de éxito (50%) 0.5

q= probabilidad de fracaso (50%) 0.5

e= (5%) 0.05

2.1.2 Cálculo de la muestra

A continuación con los datos obtenidos se realiza el cálculo de la muestra con el valor investigado del INEC 36115 número de personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil; se desea estimar el número representativo a encuestar.

$$n = \frac{1.96^2 * 36115 * 0.5 * 0.5}{0.05^2 * (36115-1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{34684.846}{0.0025 * (36114) + 0.9604}$$

$$n = 380.1270639$$

Debido al resultado la muestra representativa de personas con movilidad reducida a investigar es de 380 personas.

2.2 Tipo de muestreo a utilizar

El tipo de muestreo a utilizar es el Muestreo Probabilístico ya que este según Estadística, (2009) se basa en el principio de equidad en la probabilidad, es decir que todos los individuos poseen la misma probabilidad de ser elegidos para formar parte de la muestra representativa, y consiguientemente, todas las posibles muestras de tamaño tienen la misma probabilidad de ser seleccionadas.

2.2.1 Técnica de muestreo

Para este estudio se plantea utilizar la técnica de muestreo por conglomerados, en el cual la población a encuestar es dividida en sub- poblaciones: conglomerados mutuamente excluyentes. Esta técnica consiste en seleccionar un cierto número de conglomerados por áreas geográficas y por características en común por medio del muestreo aleatorio simple.

Según Cabrera, (2011) este tipo de muestreo se emplea a menudo, para reducir el costo de muestrear una población dispersa en cierta área geográfica. En lugar de individuos se seleccionan conglomerados que están agrupados de forma natural en este proyecto se encuentran en fundaciones específicas para personas con movilidad reducida.

El motivo del muestreo responde a la necesidad de recoger una muestra que represente al total de las personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil, ya que se dificulta analizar toda la población. Los elementos a analizar poseen características similares como incapacidad física, estrato social, etc. La recolección de la información se efectuará en fundaciones propias para personas con movilidad reducida.

Para la recolección de la información el enfoque escogido para este proyecto es el cuantitativo, en el cual se busca analizar la información que aporte la muestra escogida o reafirmar estudios previos con la ayuda de la medición numérica y la estadística.

2.3 Técnicas para la recolección de datos

Las técnicas escogidas para la recaudación de la información son la encuesta y la entrevista:

La encuesta la cual consiste en un cuestionario escrito y estructurado, el cual se realiza a las personas con el fin de obtener información necesaria para el efecto de una investigación.

El fin de las encuestas en esta investigación es el de comprobar o no la necesidad de un transporte especial y dedicado para personas con movilidad reducida, así como identificar los lugares a los que este grupo humano desea trasladarse, los parámetros que puedan ser imprescindibles para un buen servicio, y medir las necesidades específicas de transporte para el grupo objeto de estudio.

2.4 Técnica de análisis de datos

Sabino, (2006) indica que se representa la forma de cómo será procesada la información recolectada, la cual se puede procesar de dos maneras cualitativa o cuantitativa, para este proyecto se utilizará la forma cuantitativa para las encuestas que se realizarán a 380 personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil, el análisis cuantitativo se define como una operación que se efectúa, con toda la información numérica resultante de la información. Esta luego de ser procesada se presenta como un conjunto de cuadros y medidas, con porcentajes ya calculados.

Según Ordoñez, (2009) esto permitirá sacar porcentajes y representar gráficamente los resultados de los datos obtenidos para obtener la información ordenada visualmente que permita su posterior estudio. El análisis cuantitativo consiste en registrar sistemáticamente comportamientos o conductas a los cuales se les codifica con números con el fin de darle tratamiento estadístico.

El proceso de análisis de información del proyecto iniciará con la recolección de la base de datos generada por las encuestas, luego se planea proceder con la codificación de la información; el nivel de análisis cuantitativo escogido es el descriptivo el cual consiste en asignar un atributo a cada una de las variables teóricas, los atributos pueden ser estadísticos descriptivos como la media, la moda o la varianza; luego se tiene previsto interpretar las variables y la elaboración de gráficos; este análisis descriptivo se realizará mediante la utilización de Excel.

Otra de las técnicas para la recolección de información es:

Según Pardinás, (1993) la entrevista, la cual se refiere a una conversación entre dos o más personas, las cuales dialogan con ciertas pautas sobre un problema teniendo un propósito profesional, las cuales se realizan a alguna personalidad sobresaliente o especialista en algún tema; tiene como finalidad la obtención de datos para una investigación.

Se considera que el proyecto requiere de la utilización de entrevistas, a personas especialistas en el tema de movilidad reducida, ya que de esta manera se

garantiza información adicional también importante para el desarrollo de la tesis, dicha entrevista se realizará de manera individual y con modelo estructurado.

Según Servicio social, (2009) se caracteriza por estar rígidamente estandarizada, en ella se plantean idénticas preguntas y en el mismo orden a él o los participantes, para llevar la entrevista se elabora un cuestionario, el cual contiene todas las preguntas; la información recibida con este método es de procesamiento fácil.

Se planea realizar entrevistas con el fin de obtener datos que no se obtengan de las encuestas, al mismo tiempo ampliar la información ya recolectada, por otro lado la entrevista acercará al entrevistador al ambiente y podrá palpar la realidad de este grupo de personas con movilidad reducida; así mismo indagar en los conocimientos especializados del entrevistado con lo cual se busca aportar nuevas ideas a la investigación.

La persona a entrevistar en primer instancia es el Director de la Fundación Margarita Enderton, la cual es una fundación dedicada a brindar capacitaciones para personas con movilidad reducida; el señor Heriberto Navarrete además de liderar esta labor es también una persona con movilidad reducida por lo que se presume brindará una gran información acerca del medio en que se desarrolla este grupo humano objeto de estudio.

La segunda entrevista se plantea realizar a un médico especializado, el cual atiende a personas con movilidad reducida, el médico Adolfo Alvear quien es especialista en fisioterapia y rehabilitación física, quien atiende a personas con movilidad reducida.

2.5 Tabulación e interpretación de datos de las encuestas

Tabla 3. Edad de las personas encuestadas

Edad de las personas encuestadas	Número de encuestados	Promedio
17/19	8	2%
35/55	68	18%
55/65	121	32%
65/78	183	48%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

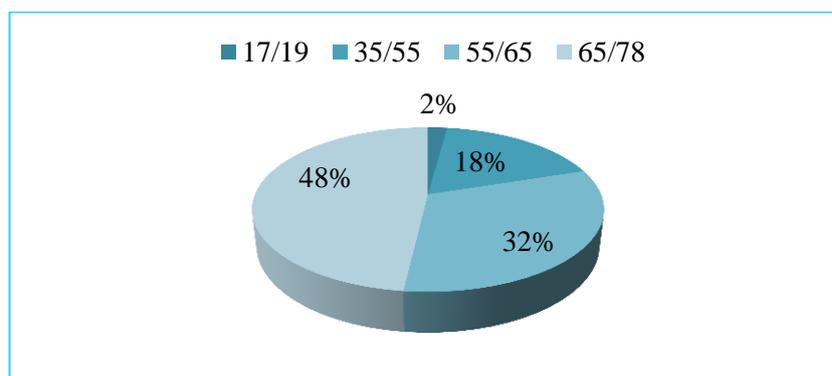


Gráfico 3. Edad de personas encuestadas

Nota. Datos tomados de las Encuestas

La mayoría de las personas encuestadas poseen edades entre sesenta y cinco y setenta y ocho años, mientras que en menor grado de diecisiete a diecinueve años.

Tabla 4. Sexo de personas encuestadas

Personas encuestadas	
Hombres	270
Mujeres	110
TOTAL	380

Nota. Datos tomados de las Encuestas

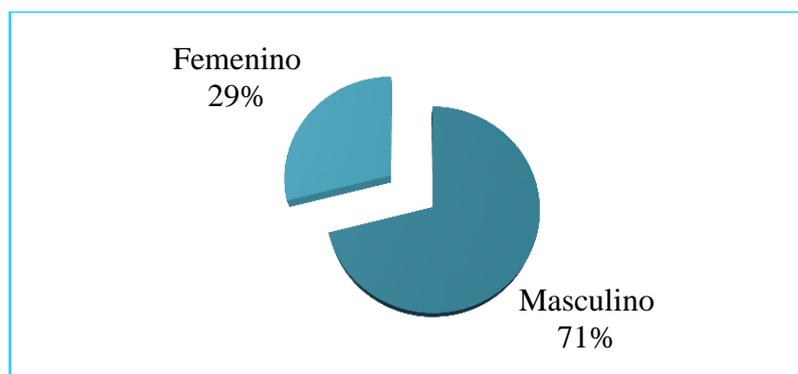


Gráfico 4. Sexo de personas encuestadas

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El 71% de las personas encuestadas son de sexo masculino, es decir doscientos setenta hombres; mientras que el 29% de las personas fueron mujeres, las cuales corresponden a ciento diez mujeres.

Tabla 5. Estado civil de las personas encuestadas

Encuestados	Número de personas	Promedio
Soltero	150	40%
Casado	65	17%
Unión libre	123	32%
Viudo	42	11%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

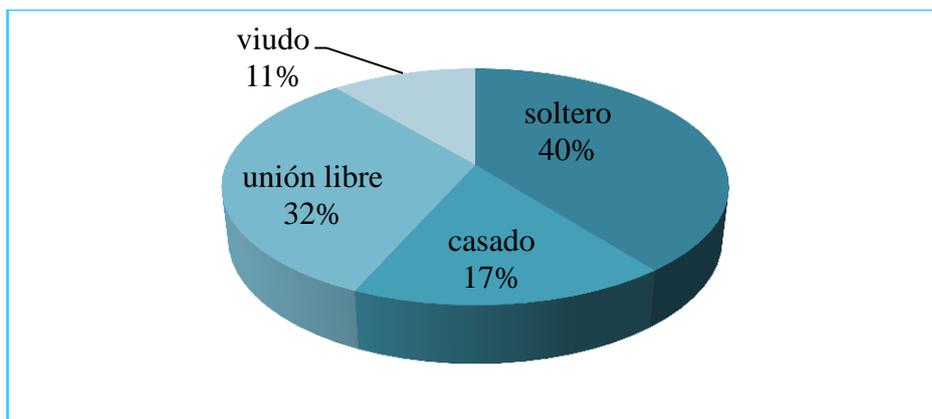


Gráfico 5. Estado Civil de personas encuestadas

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El estado civil de las personas a las que se les realizó la encuesta objeto de la investigación fue en mayoría soltero con el cuarenta por ciento, seguido por en estado de unión libre con treinta y dos por ciento, luego casado con diecisiete por ciento, culminando con el once por ciento las personas viudas.

Tabla 5. Personas con quien vive

Personas con quien vive	Número de encuestados	Promedio
padres	35	9%
hermanos	10	3%
amigos	96	25%
en familia	150	40%
otro	89	23%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

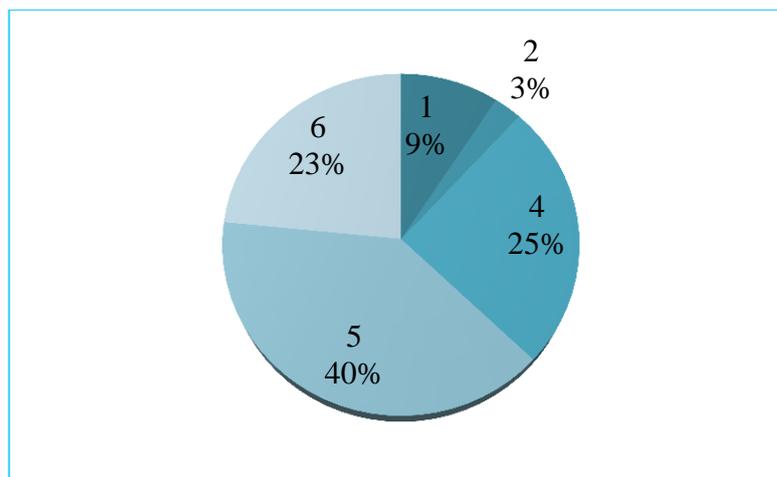


Gráfico 6. Personas con quien vive

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El cuarenta por ciento de las personas encuestadas vive con sus familias, el veinticinco por ciento con algún amigo, el nueve por ciento con sus padres, seguidamente del tres por ciento que vive con sus hermanos.

Tabla 6. Actividad que desempeña actualmente

Actividad que desempeña	Número de encuestados	Promedio
estudiante	9	2%
jubilado	84	22%
trabaja	132	35%
no trabaja	155	41%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

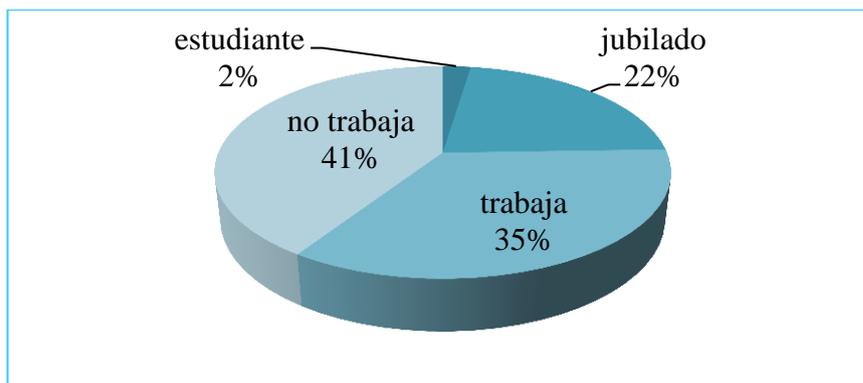


Gráfico 7. Actividad que desempeña actualmente

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El cuarenta y uno por ciento no trabajan actualmente, el treinta y cinco por ciento ejerce una actividad profesional, el veintidós por ciento se encuentra jubilado y el dos por ciento es estudiante.

Tabla 7. Medio de transporte utilizado con frecuencia

Medio de más frecuencia	Número de encuestados	Promedio
Aéreo	36	9%
Terrestre	344	91%
Marítimo	0	0%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

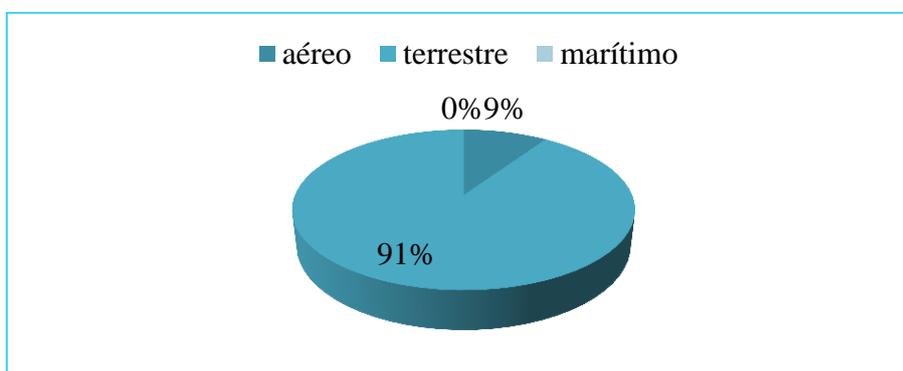


Gráfico 8. Medio de transporte utilizado con frecuencia

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El estudio demuestra que las personas con movilidad reducida utilizan el medio de transporte terrestre en mayor grado de frecuencia con un porcentaje del noventa y uno por ciento, al contrario del aéreo cuyo porcentaje de frecuencia es el nueve por ciento, indicando que no utilizan el medio marítimo como transporte.

Tabla 8. Desplazamiento habitual

Desplazamiento habitual	Número de encuestados	Promedio
taxi	123	33%
auto propio	62	16%
bus	0	0%
Metro vía	179	47%
de un familiar/amigo	16	4%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

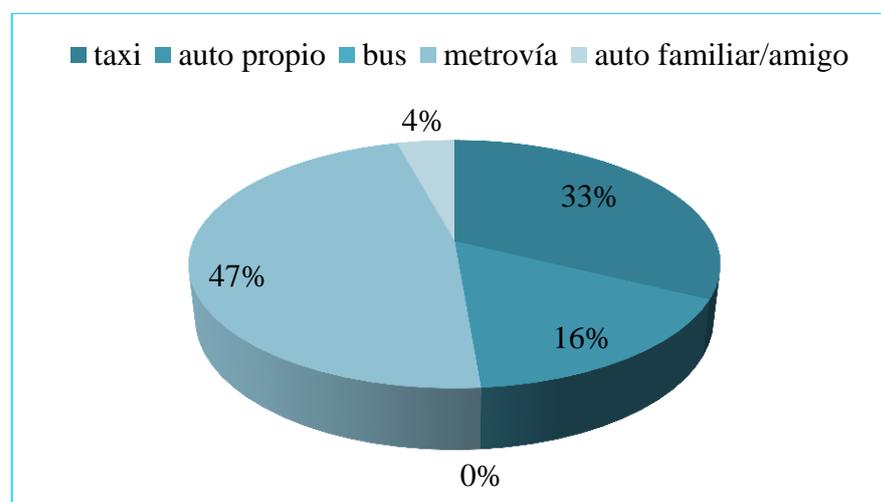


Gráfico 9. Forma de desplazamiento

Nota. Datos tomados de las Encuestas

El cuarenta y siete por ciento de las personas con movilidad reducida encuestadas respondieron que utilizan la metro vía para su desplazamiento habitual, por otro lado el treinta y tres por ciento utiliza taxi, y el dieciséis por

ciento utiliza auto propio adaptado a sus necesidades, finalizando con el cuatro por ciento que utiliza el transporte de un familiar o amigo para llegar a su destino de interés.

Tabla 9. Utilizaría un transporte especial

Utilizaría transporte especial	Número de encuestados	Promedio
Si	273	72%
No	107	28%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

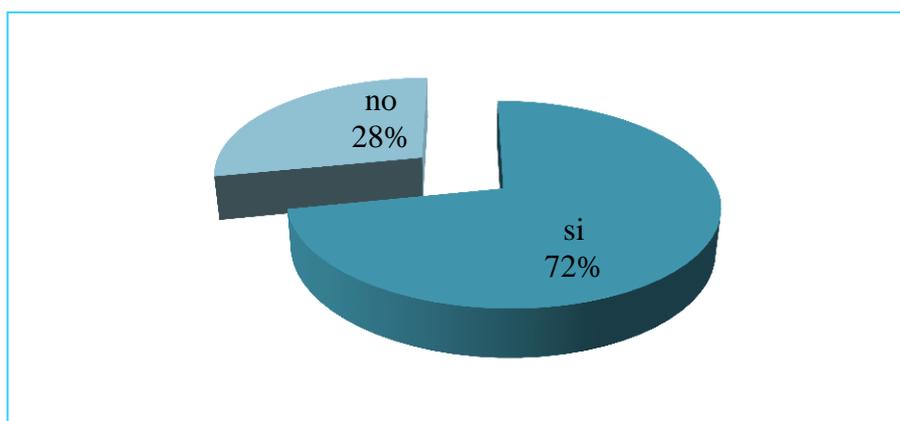


Gráfico 10. Utilizaría un transporte especial

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas con movilidad reducida respondieron a la pregunta de si utilizaría un medio de transporte especial adecuado a sus necesidades en un setenta y dos por ciento que si, al contrario del veintiocho por ciento que dijo que no.

Tabla 10. Lugares personales que necesita visitar

Lugares personales	Número de encuestados	Promedio
Bancos	45	4%
Hospitales	279	24%
Clínicas	101	9%
Supermercados	98	9%
centros de estudio	216	19%
Fundaciones	401	35%
TOTAL	1140	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

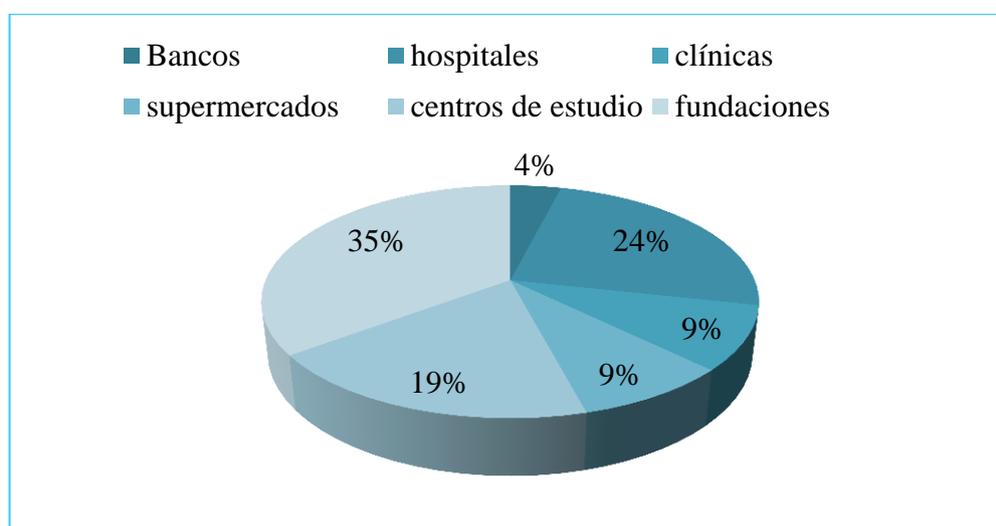


Gráfico 11. Lugares personales que necesita visitar

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Entre los lugares personales escogidos por las personas encuestadas en mayor grado de aceptación están las fundaciones con el treinta y cinco por ciento, en veinticuatro por ciento los hospitales, diecinueve por ciento los centros de estudio y en nueve por ciento las clínicas y supermercados.

Tabla 11. Lugares turísticos que desea visitar

Lugares Turísticos	Número de encuestados	Promedio
malecón	384	30%
museos	288	23%
palacio de cristal	159	13%
iglesias	309	24%
parques	126	10%
TOTAL	1266	

Nota. Datos tomados de las Encuestas

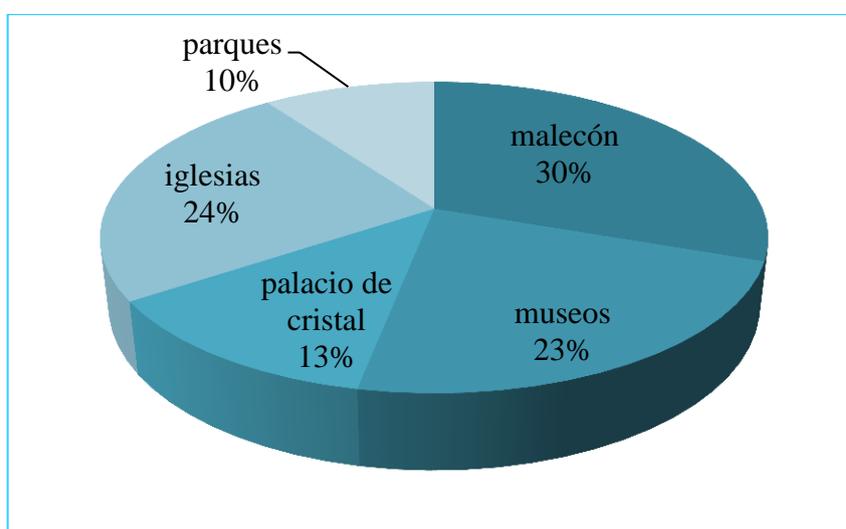


Gráfico 12. Lugares turísticos que desea visitar

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Los lugares turísticos preferidos por las personas con movilidad reducida son con un porcentaje del treinta por ciento el malecón Simón Bolívar, con el veinticuatro por ciento las iglesias, con el veintitrés por ciento los museos, con el trece por ciento el palacio de cristal y con el diez por ciento los parques de la ciudad.

Tabla 12. Lugares de recreación que desea visitar

Lugares de recreación	Número de encuestados	Promedio
Cines	420	41%
Restaurantes	218	21%
Bares	52	5%
centros comerciales	346	33%
TOTAL	1029	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

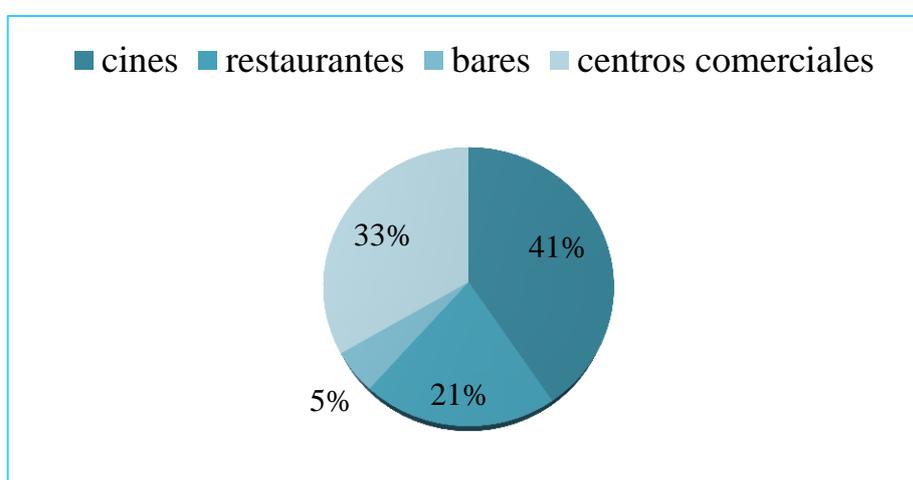


Gráfico 13. Lugares de recreación que desea visitar

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas con movilidad reducida encuestadas escogieron a los cines con un cuarenta y uno por ciento entre sus lugares de recreación preferidos, seguido de los centros comerciales con un treinta y tres por ciento, los restaurantes con un veintiuno por ciento y los bares con un cinco por ciento.

Tabla 13. Un transporte no adecuado impide el turismo

Transporte no adecuado impide turismo	Número de encuestados	Promedio
totalmente de acuerdo	171	45%
de acuerdo	123	32%
ni de acuerdo ni en desacuerdo	81	21%
en desacuerdo	2	1%
totalmente en desacuerdo	3	1%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

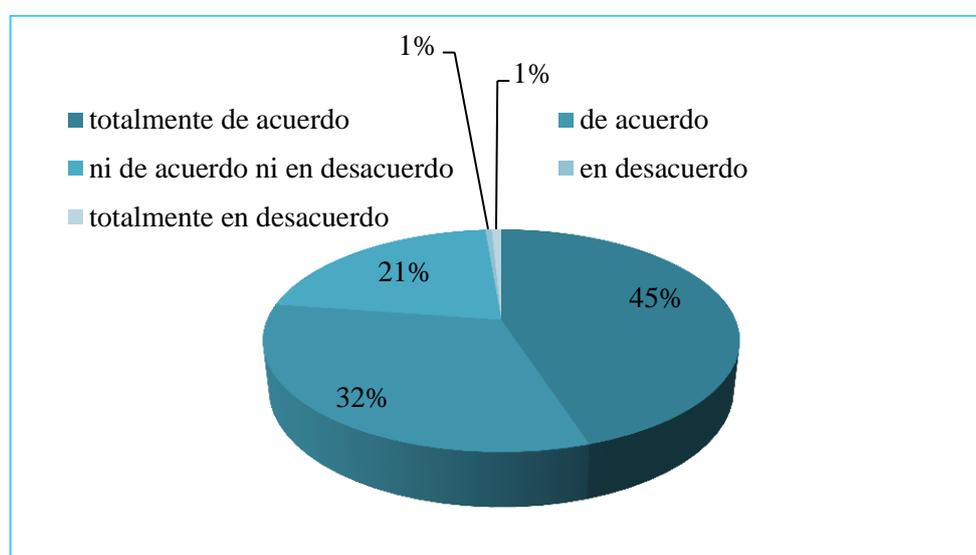


Gráfico 14. Transporte no adecuado impide turismo

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas encuestadas respondieron a que un transporte no adecuado impide la realización del turismo a personas con movilidad reducida en un cuarenta y cinco por ciento con que están totalmente de acuerdo al contrario del uno por ciento que está totalmente en desacuerdo; lo que demuestra la necesidad de un transporte que posea las características adecuadas para las personas con movilidad reducida.

Tabla 14. Estaría a favor de pagar por un transporte especial

Estaría dispuesto a pagar por un servicio	Número de encuestados	Promedio
Si	281	74%
No	99	26%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

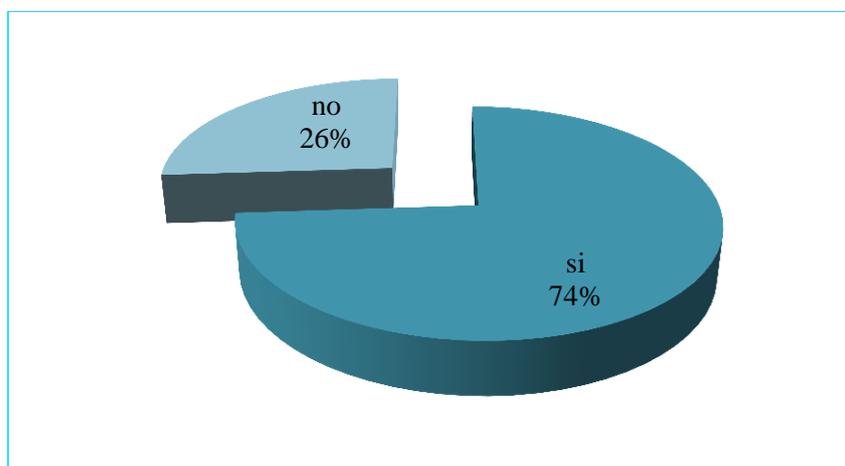


Gráfico 15. Estaría a favor de pagar por un transporte especial

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas con movilidad reducida encuestadas respondieron a favor de pagar por un servicio accesible adecuado a sus necesidades y que les permita desplazarse hacia sus lugares de interés con un setenta y cuatro por ciento y en un no con un veintiséis por ciento.

Tabla 15. Monto dispuesto a pagar

Cuanto estaría dispuesto a pagar	Número de encuestados	Promedio
0,25 centavos	150	39%
0,50 centavos	122	32%
0,75 centavos	90	24%
1 dólar	18	5%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

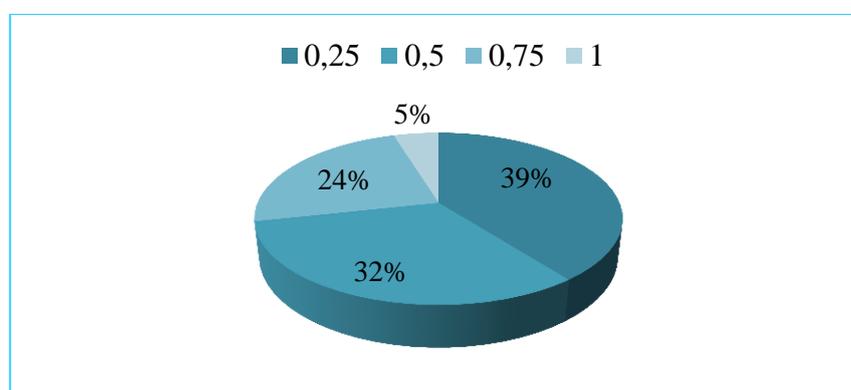


Gráfico 16. Monto dispuesto a pagar

Nota. Datos tomados de las Encuestas

En un treinta y nueve por ciento las personas estarían dispuestos a pagar veinticinco centavos, en un treinta y dos por ciento estarían dispuestos a pagar cincuenta centavos, en un veinticuatro por ciento dispuestos a el pago de setenta y cinco centavos y en un cinco por ciento a pagar un dólar.

Tabla 16. Sector que visita con frecuencia

Sector que visita con frecuencia	Número de encuestados	Promedio
Norte	99	26%
Centro	156	41%
Sur	125	33%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

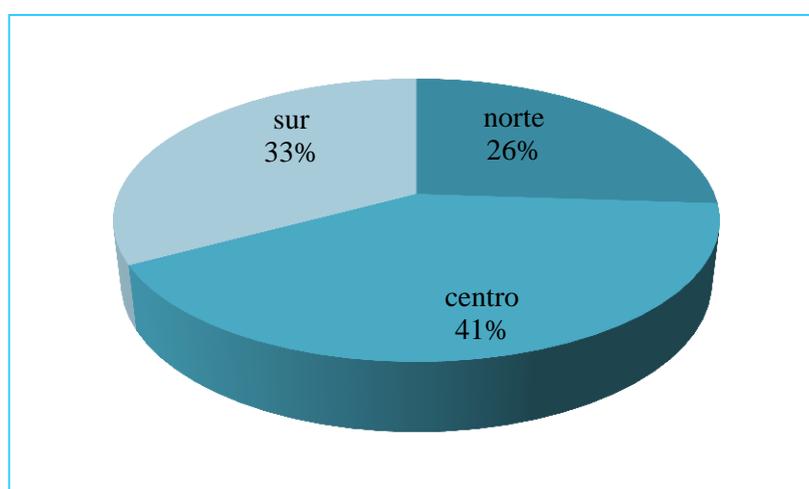


Gráfico 17. Sector que visita con frecuencia

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas encuestadas visitan con mayor frecuencia el sector del centro con un cuarenta y un por ciento, el sector sur con el treinta y tres por ciento y el sector del norte con un veintiséis por ciento.

Tabla 17. En qué debe mejorar el servicio actual

Debe mejorar	Número de encuestados	Promedio
Servicio	89	23%
Seguridad	112	30%
control de aglomeración	179	47%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

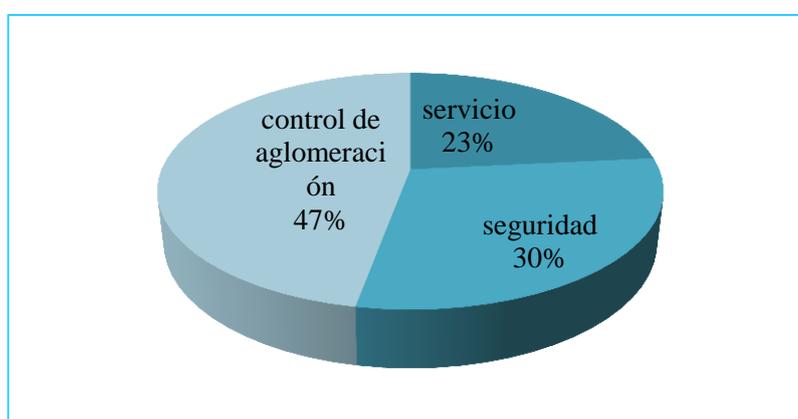


Gráfico 18. Falencias del servicio actual

Nota. Datos tomados de las Encuestas

Las personas encuestadas opinaron en un cuarenta y siete por ciento en que el servicio brindado por la metro vía debería mejorar en el control de aglomeración de las personas en un cuarenta y siete por ciento; y el mismo debe mejorar en la seguridad en un treinta por ciento, por otro lado el servicio de taxis deben mejorar en el servicio al cliente en un veintitrés por ciento.

Tabla 18. Frecuencia de salidas

Frecuencia de salidas	Número de encuestados	Promedio
Siempre	44	12%
de vez en cuando	119	31%
de 1 a 3 veces	132	35%
no sale	85	22%
TOTAL	380	100%

Nota. Datos tomados de las Encuestas

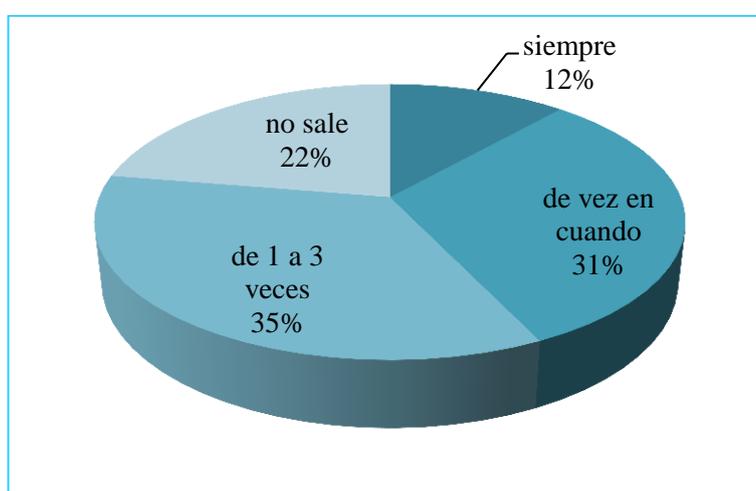


Gráfico 19. Frecuencia de salida

Nota. Datos tomados de las Encuestas

La frecuencia de las salidas de las personas con movilidad reducida es de una a tres veces por semana en un treinta y cinco por ciento, en un treinta y uno por ciento de vez en cuando, en un veintidós por ciento no sale; en un doce por ciento salen siempre según la información recolectada.

2.6 Entrevista a Expertos

2.6.1 Entrevista al Licenciado: Señor Heriberto Navarrete

Fecha: 12 de septiembre del 2012

Empresa o Comunidad: Director de Fundación Margarita Enderton

Objetivo:

Conocer el ambiente y las necesidades de las personas con movilidad reducida en cuanto a transporte y accesibilidad, así como recolectar información y generar nuevos datos que suporten teorías o hechos ya establecidos.

Preguntas:

1 ¿Cómo considera usted la forma en que actualmente se maneja el transporte público para personas con movilidad reducida?

Deficiente, considero que no existen transportes adecuados para personas en silla de ruedas, por lo general se suele buscar personas que hagan adaptaciones a los vehículos o se contratan algún taxi, pero la carrera sale un poco más cara y el chofer debe subir a la persona al vehículo y guardar la silla, por esto se buscan taxistas conocidos; otro medio es esperar a que un taxi desee llevarnos, pero esto raras veces ocurre.

Existe además el bus de la metrovía pero este la mayoría del tiempo está llena y es imposible entrar; ellos también tienen un bus sólo para personas en silla de ruedas, que es gratuito y se lo adquiere llamando, pero no es fácil que se lo pueda contratar.

2 ¿A su criterio, cuales son las deficiencias que existen en la forma en que se maneja la transportación pública?

Pienso yo que le falta brindar un mejor servicio, y otras opciones de transporte para que las personas que tenemos esta dificultad podamos ir a los lugares como al trabajo, a las consultas médicas, terapias, a comer, de viaje sin inconvenientes.

3 ¿Qué características son imprescindibles para el desplazamiento para personas con movilidad reducida?

Primero que todo se necesita una rampa para entrar y bajar del vehículo, la seguridad es fundamental adentro del vehículo, se debe tener cinturones de

seguridad, algo que retenga y asegure la silla durante el viaje, porque puede suceder que si existe algún accidente la silla debe estar asegurada para que no se mueva.

4 ¿Considera usted que actualmente existe conciencia social hacia las personas con movilidad reducida?

No, no todo el mundo tiene conciencia o un buen trato hacia nosotros, cuando entramos a un lugar, a la metro vía por ejemplo muchas veces se dificulta, ya que están llenas u ocupan el lugar de las personas con discapacidades, además hay mucha prisa a la hora de entrar y salir y a veces pasa que no hay el suficiente tiempo para salir o entrar y hay q esperar hasta otra parada para salir.

5 ¿Cree usted que las personas con movilidad reducida necesitan visitar lugares turísticos?

Claro que si, nosotros necesitamos y es bueno conocer y disfrutar de los lugares principales de Guayaquil, visitar a nuestros amigos, pasear, ir a restaurantes típicos, viajar a otros lugares, ir al trabajo, como todas las personas.

2.6.2 Entrevista al Doctor Adolfo Alvear

Fecha: 19 de octubre del 2012

Empresa o Comunidad: Fisiatría y Rehabilitación Física

Objetivo:

Determinar las necesidades de las personas con movilidad reducida en cuanto a medios de transporte, además de conocer las características que poseen estas personas.

Preguntas:

1 ¿Cómo considera usted la forma en que actualmente se maneja el transporte público para personas con movilidad reducida?

Tengo entendido que los pacientes tienen algunas dificultades para trasladarse desde su casa hasta el lugar de interés, para los que poseen auto propio lo adaptan o los familiares los traen y los llevan a sus casas, o utilizan taxis también.

2 ¿A su criterio, cuales son las deficiencias que existen en la forma en que se maneja la transportación pública?

Las personas con dificultades físicas poseen problemas para moverse por sí solas, por ellos utilizan bastones o sillas de ruedas como ayuda y ocurre que debido a estas condiciones ellos necesitan de un transporte especial que cuente con las herramientas que les permita sentirse cómodos y de repente en el transporte público no se da.

3 ¿Qué características son imprescindibles para el desplazamiento para personas con movilidad reducida?

Un vehículo de fácil acceso, en el cual se puedan mover, es decir: entrar, subir y salir de este sin ninguna dificultad, en el cual las personas lleguen a su lugar de destino sin ninguna mala experiencia, entradas que posibiliten el acceso sin ocasionar lesiones o caídas.

4 ¿Considera usted que actualmente existe conciencia social hacia las personas con movilidad reducida?

Por lo general pienso que aun estamos en una sociedad inculta que no posee el conocimiento para entender que estas personas tienen dificultad de movimiento y como consecuencia de esto, se mueven a otro ritmo y necesitan otro trato y obviamente otro tipo de transporte.

5 ¿Cree usted que las personas con movilidad reducida necesitan visitar lugares turísticos?

Sí, pero además de los lugares turísticos existe la necesidad de moverse hacia lugares básicos como clínicas, hospitales, centros de salud, etc. No sólo existe el deseo por conocer la ciudad y la recreación junto con su familia sino realizar las cosas básicas del ser humano.

2.7 FODA

2.7.1 Fortalezas

- Brindar el servicio correcto hacia las personas con movilidad reducida
- Contar con buses adecuados para las capacidades del grupo objetivo
- Poseer una ruta conveniente a las necesidades de las personas con movilidad reducida

2.7.2 Oportunidades

- Atender la mayor cantidad de personas con movilidad reducida
- Posibilidad de adquirir otros buses para brindar un mejor servicio
- Posible mercado en otra ciudad

2.7.3 Debilidades

- Olvidar los parámetros de servicio atento establecidos
- Tener buses que no satisfagan las necesidades de las personas con movilidad reducida
- Ofrecer una ruta que no cumpla con las exigencias del grupo objeto de estudio

2.7.4 Amenazas

- Disminución de la aceptación de las personas con movilidad reducida hacia el servicio
- Menos áreas en la ciudad con accesibilidad en las paradas o estaciones para personas con movilidad reducida
- Poco apoyo por parte de ciudadanos y autoridades hacia las personas con movilidad reducida

CAPÍTULO III MODELO DE TRANSPORTE ACCESIBLE

3.1 Modelos de transportación en Europa y América

3.1.1 Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad

En la Unión Europea, alrededor de treinta y siete millones de personas padecen algún tipo de discapacidad entre ellas: que afectan a la movilidad, la audición, el habla, la vista, mental, etc. Su vida social se ve limitada por obstáculos como los medios de transporte, ayudas y oportunidades o posibilidades de educación.

Es necesario eliminar dichas barreras mediante la adopción de medidas legislativas, instalaciones adaptadas, aplicación de normas de diseño universal, etc. La mejora de los accesos de las personas con algún tipo de discapacidad posee consecuencias positivas en su calidad de vida, su protección y la competitividad.

Además de estas políticas de integración resulta indispensable erradicar las actitudes negativas hacia la discapacidad a fin de sensibilizar a la opinión pública y catalizar la adopción de nuevas políticas. Gracias a los progresos en cuanto a tecnología, a la información estadística acerca de la prevalencia de la discapacidad y su incidencia en la vida social, es posible tomar medidas adecuadas para mejorar las condiciones de vida de estas personas y su participación dentro de la sociedad.

En la actualidad los Estados miembros, las ONG y los interlocutores sociales están debatiendo e investigando las nuevas tendencias, ideas, políticas y prácticas innovadoras que permiten el acceso de las personas con discapacidad. Por otro lado, las instituciones europeas han adoptado un código de buena conducta que garantiza y promueve la igualdad de acceso al empleo en la función pública.

Dicha iniciativa ha ayudado a este grupo de personas a acceder a un puesto de trabajo y mantenerse en el, tiene como objetivo la igualdad de las oportunidades; además del financiamiento e impulso de numerosos proyectos centrados en las necesidades de las personas con discapacidades.

La movilidad permite participar en todos los aspectos de la vida, se trata de un derecho del que no debería privarse a nadie, en la actualidad, numerosas iniciativas poseen como objetivo la mejora y promoción de movilidad, a través del

aumento de las posibilidades de utilización de los transportes y el desarrollo de la accesibilidad de los transportes y el desarrollo de los vehículos urbanos públicos y privados, además de los sistemas ferroviarios. Facilitar el uso de los medios de transporte a las personas con discapacidad permite mejorar el transporte público, reducir la exclusión social y mantener la movilidad y la integración.

La Comisión propone mejorar y modificar las infraestructuras y los servicios en el transporte público, para lograr que además el transporte ferroviario sea accesible elabora también especificaciones técnicas. Asimismo, pone en marcha la recomendación de la Organización Marítima Internacional relativa a l diseño y la explotación de los buques en función de las necesidades de las personas mayores, personas con algún tipo de discapacidad, niños pequeños y mujeres embarazadas.

Aconseja por otro lado revisar las orientaciones de la Red transporte Europeo de Transporte para que los Estados miembros mejoren los accesos a la red de las personas con movilidad reducida. Otra medida tomada para la inclusión ha sido la tarjeta especial de estacionamiento para los aparcamientos reservados a las personas con movilidad reducida, además de una base de datos informatizada denominada: Servicio Europeo de información sobre el Transporte Local; en la que se recogen las buenas prácticas en materia de transporte local y regional.

Es inútil que un autobús sea accesible para las personas con discapacidad si éstas no pueden llegar hasta la parada o utilizar el distribuidor de billetes localizado en las estaciones; el refuerzo de la cooperación y el tener en cuenta los sistemas de transporte, los edificios y otros sectores públicos son los que en conjunto permiten obtener resultados eficaces.

El principio de “Diseño para todos” posee en cuenta las necesidades de una amplia gama de usuarios, sin embargo a pesar de los avances tecnológicos e integración social no siempre es posible responder a las necesidades de las personas que poseen una discapacidad grave.

3.1.2 Accesibilidad del Transporte Público en Colombia

La Secretaría de Transportes y Tránsito de Colombia, la cual se encuentra comprometida con la igualdad de oportunidades de los habitantes, busca plantear alternativas para permitirles acceder al transporte público colectivo en forma segura y eficiente, para que este grupo de personas realice sus desplazamientos y actividades de la cotidianidad, sin que esto signifique sobrecostos por transporte.

Los autobuses de piso bajo son los más utilizados en las líneas accesibles de Norteamérica y de Europa, especialmente en el servicio público. La Universidad Nacional realizó un estudio “Accesibilidad al medio físico y al transporte manual de referencia” en el cual se evaluó la accesibilidad a los medios de transporte.

Los buses en Colombia los cuales buscan garantizar la accesibilidad a personas con discapacidades, ancianos, niños y mujeres embarazadas; estos cuentan mínimo con dos sillas, destinadas especialmente a personas con movilidad reducida, las cuales disponen de cinturones de seguridad y están localizados cerca a la entrada del bus.

Según investigaciones en Colombia el acceso y salida de los vehículos debe ser a nivel o con sistemas de ayuda eléctrica o mecánica para ayudar al cambio de nivel, iniciando desde los lugares de carga en espacios públicos o en los ubicados en las terminales, la factibilidad al acceso al vehículo desde el exterior mediante andenes en el interior del autobús, rampas fijas o manuales es imprescindible para el desplazamiento de personas en silla de ruedas.

El área disponible con que se debe contar para los usuarios en silla de rueda, debe permitir la maniobra de llegada y giro, poseer elementos de fijación para la silla, además de cinturón de seguridad para el pasajero. Las barras de sujeción vertical y horizontal para el apoyo en el desplazamiento por el interior del vehículo, deben estar colocados a una altura que admita ser utilizada por los usuarios con movimiento reducido y personas con capacidades especiales, y los apoyos a una altura entre 70 y 75 cms.

Para los buses que están destinados a recorridos de trayecto largo, además de la cobertura local, se debe disponer de un baño, el cual cumpla con dimensiones y funciones de accesibilidad. Los elementos como sillas, muletas, caminadores y perros guías, deben poder ser transportados en un espacio cercano a sus dueños

con el debido cumplimiento de las reglamentaciones sanitarias en el caso específico de los perros guías.

Los buses específicos para el transporte de personas con movilidad reducida, deben cumplir con características como la puerta adicional de acceso amplio, rampas, sistema de plataforma elevadora o rampa plegable para salvar el cambio de nivel censores, cinturones de seguridad, garantizar sistemas de sujeción para la silla de ruedas, señalizaciones, etc., además de la incorporación de barras en el acceso y al interior del autobús las cuales faciliten y permitan el desplazamiento idóneo de los usuarios.

3.2 Transportes accesibles en Guayaquil

La accesibilidad depende de la distancia y de la facilidad de desplazamiento desde el domicilio a las diferentes paradas, hacia los destinos, específicamente las subidas y bajadas a los lugares de interés.

Se puede decir que un bus accesible es aquel que cumple con varias características de accesibilidad en las diferentes etapas del trayecto. Por otro lado dicho medio de transporte forma parte de una solución, la cual responde a las necesidades indispensables de los usuarios para moverse de un lugar a otro.

3.2.1 Taxis

En la ciudad de Guayaquil las personas con movilidad reducida, cuentan con transportes públicos como taxis y la estación de la Metro Vía para su uso, sin embargo dichos medios de transporte son también de uso para particulares.

El servicio en los taxis, los cuales no son adaptados es dificultoso, debido a que estos no se encuentran adaptados a las necesidades de las personas con dificultades físicas, por lo tanto en este servicio es fundamental que el conductor cargue al pasajero en la llegada y arribo del destino, dichos inconvenientes hacen que el servicio encarezca por lo cual dificulta su utilización periódica. Por otro lado en la ciudad existe también una minoría de taxis adaptados, los cuales prestan servicios en ocasiones específicas como votaciones o sufragios.

3.2.2 Fundación Metro vía

Según la Fundación Metrovía, (2000) es un proyecto de transportación masiva, el cual está localizado en la ciudad de Guayaquil y está centrado en el traslado de pasajeros, dicho proyecto se inició hace doce años a cargo del alcalde Jaime Nebot.

Para su elaboración y planificación se contó con la cooperación de funcionarios del Municipio de la ciudad, directivos y Técnicos de los modelos de otros países como Colombia, Argentina.

La idea de dicho medio de transportación surge debido a la demanda de ciudadanos hacia el transporte público, una sobreoferta de buses y la capacidad de estos menor a cincuenta pasajeros, mala distribución de las rutas, poco respeto hacia tarifas preferenciales y delincuencia en el interior de los buses.

Entre sus características están: posee carriles exclusivos en la ciudad, señalización, servicio prioritario, tarjeta electrónica recargable, terminales y paradas de integración, seguridad dentro de las estaciones e información sobre rutas y buses.

3.2.3 Metro vía Bus especial gratuito

De acuerdo a el Diario El Universo, (2011) La Fundación Metro vía posee un servicio especial, el cual está enfocado al traslado de personas con movilidad reducida. Se trata de una van adaptada la cual posee rampa para su acceso, dicho servicio funciona en horario de 07:00 a 10:00 y de 17:00 a 20:00, para ser solicitado es fundamental realizar una llamada y reservar de acuerdo a disponibilidad.

Dicho servicio es gratuito y está diseñado como soporte para las personas en sillas de ruedas, el cual está enfocado en movilizar a dichas personas desde sus casas hasta alguna estación de la Metrovía.

El servicio consta en que el conductor del bus adaptado se dirige hacia la casa de la persona que previamente realiza una solicitud del servicio y este con ayuda

de una rampa y de otra persona sube al vehículo y es trasladado hasta alguna estación cercana.

Tabla 19. Accesibilidad en el transporte actual

ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN GUAYAQUIL			
Características	<u>Metro</u> <u>vía</u>	<u>Taxis</u>	<u>Auto propio adaptado</u>
Rampas de acceso	Si	No	Si
Piso bajo	Si	No	No
Espacio para silla de ruedas	Si	Si	Si
Cinturón de retención	No	Si	Si
Anclaje	No	No	Si
Servicio atento	Si	Si	Si

Nota. Datos tomados de la investigación

3.3 Modelo de transporte turístico y personal adaptado

La accesibilidad en el Turismo es un derecho social que concierne a todos los ciudadanos; no sólo es necesaria para las personas con movilidad reducida, en realidad es un requisito del entorno que necesitan todos, pero sólo se es consciente de ello cuando este hace falta.

El Turismo y el transporte están completamente interconectados. Uno de los primeros eslabones y más importantes de la cadena de servicios de un viaje es el transporte. Un transporte completamente accesible y que tenga en cuenta las necesidades de las personas que lo utilizan es imprescindible para el disfrute de cualquier viaje.

Las personas con movilidad reducida necesitan de un transporte cuyas características especiales permitan su traslado cómodo y accesible de un lugar a otro; en la investigación se planea designar el medio de transporte que posea accesibilidad y permita realizar el recorrido de la ruta, respondiendo a las necesidades del grupo objetivo.

Tabla 20. Desplazamiento

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	INCONVENIENTES
En el desplazamiento horizontal	Problemas para maniobrar en línea recta, cambiando de dirección, una puerta, etc.
En el desplazamiento vertical	Problemas para superar desniveles, sean estos continuos, bruscos o grandes desniveles.
En la preparación de la actuación	Problemas de alcance manual, visual
En la ejecución de la actuación	Problemas de control del equilibrio o de la manipulación.

Nota. Elaborado con datos tomados de la Escuela Superior Politécnica del Chimborazo (2011).

3.4 Características que deben cumplir estos vehículos

- Rampas de acceso y de plataformas
- Piso bajo
- Plataforma elevadora
- Espacio acondicionado para sillas de ruedas
- Cinturón de retención
- Anclaje
- Rampa desde el bus a la acera
- Sistema de inclinación
- Pendiente exacta
- Micrófono
- Timbres
- Sensores
- Mapas de la ciudad con el recorrido
- Horarios de la ruta
- Servicio atento

3.4.1 Las plataformas elevadoras

Los elevadores instalados en los autobuses, consisten en una plataforma la cual posea características que permitan el albergue de la silla de ruedas y su ocupante y, de ser necesario la persona que acompaña o asistente. Para esta intención, es fundamental un tamaño aproximado de 800 mm de ancho por 1500mm de largo, con anchura para el desplazamiento de la silla de ruedas.

(Ver figura 4 en Anexos)

3.4.2 El Sistema de Inclinación

El cual consiste primordialmente en la disminución de la suspensión de las ruedas del lateral del bus en el que se desea reducir la altura de la entrada, con esto se obtiene una oscilación del autobús con eje de giro en la línea que une las ruedas del lado opuesto.

A pesar de que este proceso posee similitudes en la mayoría de buses, se encuentran diferencias en el desarrollo de la suspensión neumática en distintos vehículos, en los cuales la función de arrodillamiento conserva distintos efectos en todos ellos. La medida de la altura que se consigue bajar el autobús varía entre 70mm y 100 mm, la cual presume una dificultad en el momento de diseñar la altura de las instalaciones de la parada.

3.4.3 Rampas

Las cuales están destinadas como ayudas para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida a autobuses de piso bajo, estas pueden ser automáticas o manuales. Es generalmente la manera más simple de brindar acceso a personas con silla de ruedas, lo cual no necesariamente requiera decir que sea una solución práctica cuando la entrada al espacio para la silla de ruedas se localiza a una altura superior a 300 mm sobre la acera.

(Ver figura: 5 en anexos)

3.5 Bus accesible

Son muchas las ventajas de un medio de transporte accesible, el hacer un autobús más atractivo y el aumento en la calidad del servicio genera un afecto positivo en los principales agentes implicados.

Las personas con movilidad reducida son los individuos directamente beneficiados por la mejora en el servicio y accesibilidad de los medios de transporte, ya que este grupo humano puede recurrir en mayor medida y de manera autónoma.

3.6 Servicio Atento

El transporte accesible debe ser considerado como un paso más en la cadena de transporte en la que intervienen otros muchos factores, como lo son: los entornos de las paradas, la información a los usuarios, el diseño de los buses o medios de transportación, los sistemas encargados del tráfico, pero fundamentalmente la actitud de los profesionales que brindan el servicio.

A pesar de las nuevas innovaciones y mecanismos en adaptación de vehículos accesibles, aún se debe conseguir que las personas con movilidad reducida utilicen de forma habitual los medios de transporte, los motivos pueden ser las barreras psicológicas y mentales, las cuales se pueden dar tanto en el personal que brinda el servicio como en el pasajero.

Las encuestas realizadas en esta investigación hacia personas con movilidad reducida reflejaron inseguridad en realizar viajes de forma continua, ya sea en llegar a su destino y de tener a lo largo del trayecto diferentes clases de impedimentos.

En el sector de la accesibilidad en el transporte de buses es fundamental la sensibilidad, comprender que la existencia de modelos que mejoren la accesibilidad para personas con capacidades especiales o movilidad reducida puede beneficiar a todas las personas, puesto que nadie se encuentra exento de padecer alguna discapacidad.

Por esta razón se deben evitar todo tipo de actitudes discriminatorias hacia este grupo humano el cual posee igualdad de oportunidades, la no eliminación de barreras de comportamiento y actitud del personal que brinda el servicio, hace que la cadena de transporte no se cumpla con eficacia lo que dificulta que se logre un servicio atento de transporte para todas las personas.

Es fundamental además de los buses con características accesibles, conductores accesibles, es decir personas que desempeñen criterios operativos y de actitud atenta, necesarios para que la accesibilidad se cumpla realmente; sensibilizar a las personas encargadas de prestar el servicio de transporte.

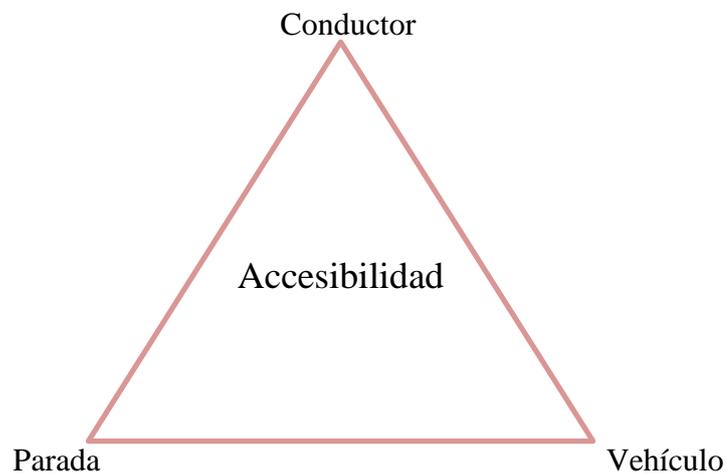


Gráfico 20. Accesibilidad en el Transporte

Datos. Elaborado con información recolectada en la investigación

3.7 Ruta del proyecto

Con la información recolectada de las encuestas se designaron los lugares para conformar la ruta personal y turística de acuerdo a los deseos y necesidades de las personas con movilidad reducida.

En cuanto a los lugares de interés personal que se encuentran en la ruta están: farmacias, el IESS, hospitales, parques infantiles, entidades bancarias; por otro lado también están los lugares de entretenimiento como restaurantes, cines, centros comerciales, jugueterías.

La ruta designada cuenta además con lugares turísticos como el malecón Simón Bolívar, el Mercado artesanal, museos principales, parques turísticos, además de lugares como el Centro de convenciones, Terminal terrestre y el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo.

El recorrido inicia en la Avenida 25 de julio de la Ferroviaria, ahí se encuentra ubicado el Malecón del Salado, en donde se puede disfrutar del parque infantil y la Pileta Monumental de colores, la cual posee un show que dura veinte minutos.

Continúa por la Avenida 9 de Octubre, ahí se puede encontrar el Banco del Pichincha, La Casa de la cultura, la Plaza centenario, un cine familiar: Supercines, el Banco de Guayaquil, diferentes farmacias y tiendas.

Se dirige hacia la calle Boyacá, hasta la calle Clemente Ballén en donde se encuentra una iglesia icono de la ciudad La Catedral, la cual posee una impresionante arquitectura, al costado de esta se puede apreciar el Parque Seminario, llamado también “Parque de las Iguanas” puesto que en él además de poseer un monumento al Libertador Simón Bolívar, hace también honor a su alias puesto que está habitado por algunas iguanas.

Se encuentra también el Centro comercial Unicentro, el cual fue uno de los primeros centros comerciales de la ciudad. Luego se sigue el recorrido por la calle Chile, la calle Sucre hasta llegar a Boyacá, en esta calle se gira para tomar la calle Olmedo en donde se encuentra la Institución del IESS.

Diagonal se puede encontrar el prestigioso Club de la Unión, seguido del Parque Olmedo, La Biblioteca Municipal y al frente se encuentra también el Centro Comercial Malecón además de diferentes restaurantes y una vista impresionante hacia el manso Guayas.

Continuando el recorrido se aprecia la Torre Morisca la cual es conocida por su arquitectura colonial e historia, en el centro del Malecón se puede apreciar el Hemiciclo de La Rotonda monumento que guarda un gran valor histórico y cultural puesto que se trata de la visita de Simón Bolívar y San Martín libertadores.

Al final de Malecón se observa el Museo MAAC el cual muestra la vida antigua y colonial de la ciudad en miniatura, este museo es muy popular entre los ciudadanos, a lado de este se encuentra el MAAC el cual posee salas que permiten al espectador una experiencia diferente a la de una sala de cine común.

El recorrido se dirige por la calle Loja hacia el Mercado Artesanal, el cual posee diferentes artesanías propias de la ciudad y del país, así como: trajes típicos, vasijas y adornos, al costado se encuentra uno de los principales hospitales de la ciudad, el Hospital Luis Vernaza.

Se continua con el recorrido hacia la Avenida de Las Américas en donde más adelante se encuentra el Centro de Convenciones, en el cual se realizan diferentes actividades y conciertos, al lado se encuentra el Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, el cual cuenta con nuevas instalaciones e imagen renovada, la ruta continua hacia el Terminal Terrestre, el cual es la última parada del recorrido, luego de este se sigue por la calle Machala hacia la Avenida 9 de octubre, hasta llegar a la Avenida 5 de junio donde inicia el recorrido.

Tabla 21. Horarios y paradas de la Ruta Personal y Turística

PARADAS	HORARIOS				SALIDAS
1	7h00	10h00	13h00	16h00	Malecón del salado
2	7h15	10h15	13h15	16h15	Plaza Centenario
3	7h30	10h30	13h30	16h30	Supercines 9 de octubre
4	7h45	10h45	13h45	16h45	La Catedral
5	8h00	11h00	14h00	17h00	IESS
6	8h15	11h15	14h15	17h15	Parque Olmedo
7	8h30	11h30	14h30	17h30	La Rotonda
8	8h45	11h45	14h45	14h45	Museo MAAC
9	9h00	12h00	15h00	18h00	Hospital Vernaza
10	9h15	12h15	15h15	18h15	Centro de Convenciones
11	9h30	12h30	15h30	18h30	Aeropuerto
12	9h45	12h45	15h45	18h45	Terminal Terrestre
13	10h00	13h00	16h00	19h00	Parada Inicial

Nota. Información elaborada con la investigación

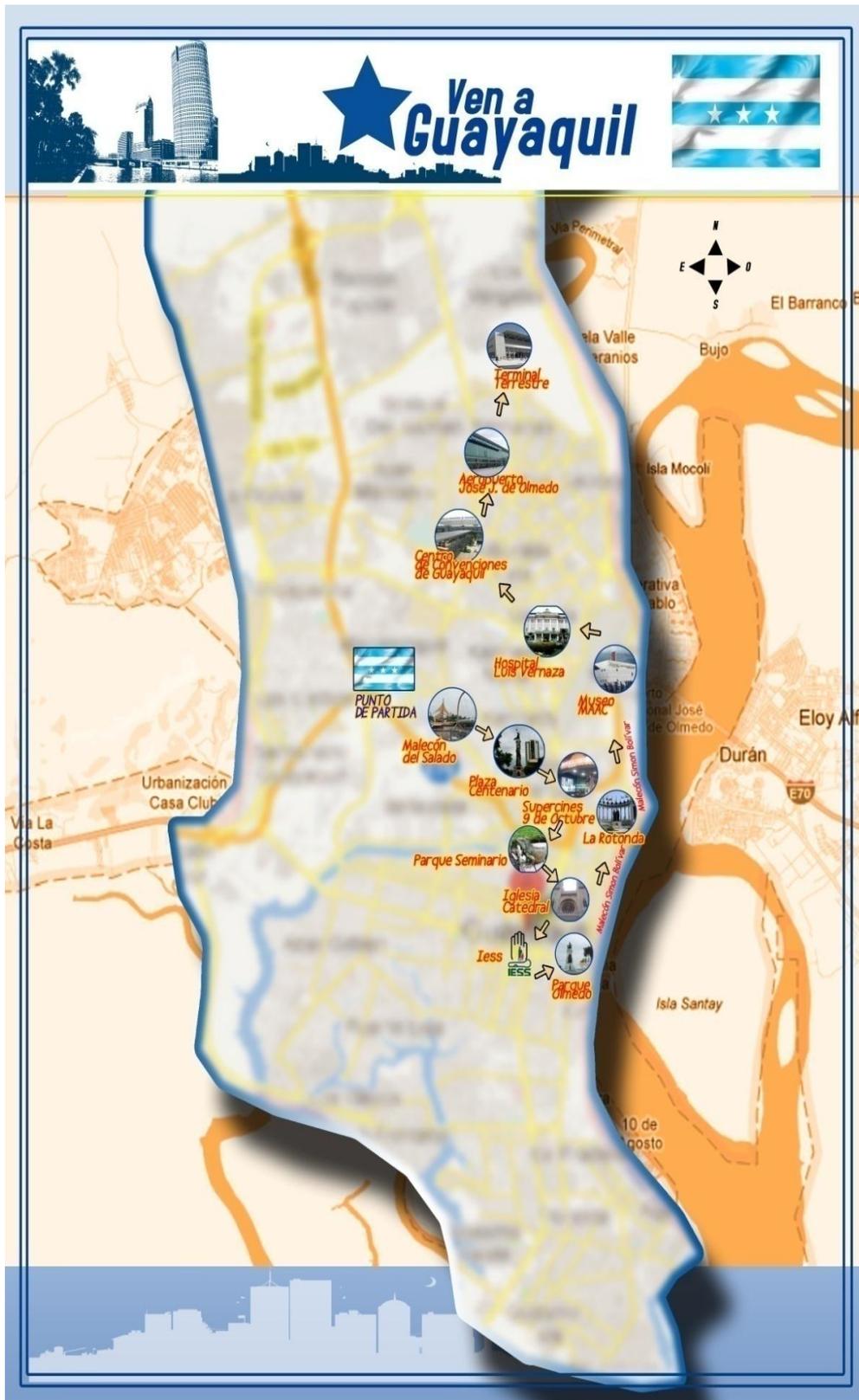


Gráfico 21. Diseño de la Ruta personal y turística

CAPÍTULO IV PRESUPUESTO, FINANCIAMIENTO E IMPACTOS DEL PROYECTO

4.1 Presupuesto del Proyecto

4.1.1 Inversión Inicial

INVERSIÓN INICIAL			
DESCRIPCIÓN	CANT.	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
Equipos de oficina			
Resmas de hojas A4	2	\$ 3,50	\$ 7,00
Cartuchos para impresora	2	\$ 23,00	\$ 46,00
Plumas	5	\$ 0,35	\$ 1,75
Grapas	1	\$ 1,80	\$ 1,80
Carpetas	4	\$ 0,15	\$ 0,60
Total equipos de oficina			\$ 57,15
Gastos Administrativos			
Encuestador	1	\$ 50,00	\$ 50,00
Diseñador Gráfico	1	\$ 160,00	\$ 160,00
Sub total inversión inicial			\$ 267,15
Imprevistos			\$ 40,00
TOTAL INVERSIÓN INICIAL			\$ 307,15

La investigadora posee portátil e impresora por lo tanto no es necesario incluirla en la inversión inicial y se toma en cuenta a la encuestadora quien ayudará con una parte del levantamiento de la información, además de un diseñador gráfico para la realización del modelo y video de la investigación.

4.1.2 Balance Inicial

BALANCE INICIAL			
ACTIVOS		PASIVOS	
ACTIVOS CORRIENTES		PATRIMONIO	
Caja	\$ 250,00	Capital inicial	\$ 307,15
ACTIVOS FIJOS			
Total equipos de oficina	\$ 57,15		
TOTAL DE ACTIVO	\$ 307,15	TOTAL PASIVO	\$ 307,15

4.1.3 Sueldos

SUELDOS			
CARGO	HONORARIOS	MESES	TOTAL
Encuestadora	\$ 50,00	1	\$ 50,00
Directora de proyecto	\$ 1.600,00	1	\$ 1.600,00

***Ambos servicios se cancelaran con factura: Honorarios Profesionales.**

4.2 Financiamiento del Proyecto

4.2.1 Presupuesto de la Consultoría

Presupuesto de consultoría			
Profesionales	Valor	Veces	Subtotal
Directora de Proyecto	\$ 1.600	1	\$ 1.600
Total Profesionales			\$ 1.600
Movilización			
Transporte	\$ 50	1	\$ 50
Viaticos	\$ 50	1	\$ 50
Total Movilización			\$ 100
Material para Informes			
Papeleria para informes	\$ 20	1	\$ 20
Impresiones a color/byn	\$ 40	1	\$ 40
Anillados	\$ 15	1	\$ 15
Total Materiales			\$ 75
SUBTOTAL			\$ 1.775
Imprevistos			\$ 40
Utilidad 10%			\$ 178
COSTO TOTAL DE LA CONSULTORÍA			\$ 1.993
	Menos inversión inicial		\$ 307,15
	Ganancia esperada		\$ 1.685,35

4.3 Análisis de Impactos

Adaptar el transporte, los destinos turísticos, los productos y la información, para quien posee necesidades particulares de accesibilidad, supone una postura para la no discriminación y a la participación social de este grupo humano. A la vez implica un incremento en el consumo de servicios y productos turísticos, así como un uso más ecuánime de la oferta turística.

El sector del transporte posee una gran variedad de aspectos e impactos los cuales modifican o influyen en diversos sectores como son: impactos ambientales, sociales, culturales y económicos.

4.3.1 Impacto ambiental

Según Rolf Moller en el (2006) en su libro indica que existen diferentes métodos para identificar los impactos ambientales del transporte, en el cual se basa en dos enfoques: el análisis del ciclo de la vida y MIPS.

En Análisis del Ciclo de Vida, para el diagnóstico de los impactos ambientales del transporte, se busca trabajar en la diagnosis de la vida de un producto. Con dicho análisis se pueden diagnosticar todos los impactos ambientales a lo largo de la vida de un proceso o infraestructura; el punto de partida son los materiales utilizados en la fabricación de un producto.

En la elaboración y fabricación de un bus se utilizan diferentes materiales o insumos, entre ellos: acero, aluminio, cobre y otros metales, plásticos, telas, lacas, pintura, cuero, vidrio, aceites, grasas y combustibles para su marcha.

El primer paso en el ciclo de vida es la extracción de la materia prima, seguido de producción de materiales, ensamblaje, distribución y comercialización, la fase de utilización o disfrute del producto por parte del usuario y por último el final de vida de un producto.

El punto de partida en el ciclo de vida de un bien son los materiales utilizados en la elaboración del mismo para la fabricación de un medio de transporte, el impacto ambiental en este caso es causado en la explotación de la materia prima utilizada para la fabricación. En fase conocida como uso del bien, se produce impacto ambiental en utilización de combustibles y aceites, el ruido de la bocina, reemplazo de partes del transporte, uso de infraestructura vial.

En la última fase de la vida útil, es en el final de su vida, cuando ya no sirve y se debe desechar. Se trata del efecto de la basura, en los basureros, a los cuales se lleva las partes inútiles o dañadas del transporte, la contaminación de los aceites, desintegración de las llantas, la oxidación, y la pausada degradación de los metales.

La explotación de la materia prima como consecuencia de su utilización en la producción de los vehículos posee según Moller una amplia gama de efectos nocivos sobre el medio ambiente, debido a que las minas de hierro y los otros metales producen la pérdida de la biodiversidad como producto de la tala de bosques.

Por otro lado se contaminan ríos con los residuos sólidos y desechos de las minas, afectando la vida acuática y la salud de las personas que usan el agua en consumo humano; la fundición de los metales produce una gran parte de contaminantes del aire, contribuye además al calentamiento de la atmósfera y la lluvia ácida.

El transporte urbano posee gran variedad de aspectos e impactos, los cuales deben ser tomados en cuenta en la implementación de una solución integral a los inconvenientes de las personas con movilidad reducida en cuanto a desplazamientos.

En el aspecto ambiental un transporte accesible que cuente con todas las características idóneas para el uso de personas con movilidad reducida, implica diferentes efectos sobre el medio ambiente los cuales modifican la vida y salud humana.

Los impactos ambientales se encuentran estrictamente enlazados a los diferentes medios de transporte, a las emisiones concebidas y a la propia infraestructura del transporte. Algunos de los efectos ambientales del transporte han sido externalizados, lo cual involucra que los beneficios del desplazamiento favorecen a ciertos, pero los costos son asumidos por toda la sociedad ya que afecta al medio en que habitan.

Entre las variables a investigar, las cuales afectan el medio ambiente están: el tráfico debido al tiempo en las paradas, el ruido de los buses, el smog, la contaminación ambiental, insumos para construcción y reparación de los buses,

contaminación del suelo. El transporte en general produce efectos al cambio climático, a la contaminación atmosférica, al ruido y específicamente a la ocupación del suelo.

El tráfico es otra de las variables a considerar, el cual se produce por el exceso del volumen de autos, en el cual la demanda de espacio es mayor que el área disponible en las vías. En muchas ciudades con grandes cantidades de personas la congestión vehicular es frecuente, lo cual se atribuye a incidentes de tránsito, obras viales, sucesos climáticos, así como también a una mala distribución de los recursos.

Por otro lado en el sector de la transportación se da también el ruido, el cual es provocado por los claxon de los diferentes medios de transporte, entre las fuentes de ruido están: los buses, vehículos particulares, motos, etc.

En el ensayo que presenta Santos De La Cruz, indica que el ruido no altera ni afecta al medio ambiente, pero incurre en el oído de las personas, esto de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), dicho resultado incide en las actividades sociales y cotidianas del individuo, entre las actividades afectadas están: las laborales, estudiantiles y de comunicación.

Santos de la Cruz cita el término contaminación acústica, ya que el conjunto de sonidos ambientales excesivos y molestos, los cuales son percibidos por el oído son considerados como contaminantes debido a su naturaleza y efectos negativos que producen en las personas.

Este es provocado debido a que existen diferentes contaminantes del aire, una de las consecuencias ambientales de los vehículos en el transporte es el daño de la salud humana. Entre el principal contaminante atmosférico están las sustancias o gases como el monóxido y el dióxido de carbono, los cuales son contaminantes del aire que perjudican la salud y el bienestar humano.

Dichos contaminantes además de afectar negativamente la salud humana, afectan la capa de ozono y contaminan el aire. Dentro de la ocupación del suelo está la presión sobre este en la creación de nuevas infraestructuras como autopistas, veredas y otras construcciones de cemento, además de franjas de señalización, etc.

La creación de un bus accesible para todos, el cual posea las características idóneas y apropiadas para el desplazamiento y disfrute de las actividades a realizar de personas con movilidad reducida, implicaría menos tráfico debido a que al poseer las condiciones adecuadas para la entrada y la salida de los pasajeros disminuiría el tiempo en las paradas por lo que significaría menos tráfico.

Por otro lado un medio de transporte accesible limita las emisiones y desechos de acuerdo a la capacidad que posee el planeta para absorberlos, además este medio disminuye el consumo de los recursos no renovables, reutiliza y recicla sus componentes, busca la minimización del uso del suelo y la producción de ruido.

El transporte público es el mayor consumidor de energía, utiliza en gran medida combustibles no renovables, por otro lado, el transporte público en las zonas urbanas es de mayor grado eficiente desde el punto de vista energético al contrario del transporte personal, puesto que cuanto mayor es la distribución modal en el transporte público, mayor es el grado de eficacia.

4.3.2 Impacto Económico

Según La Unión Internacional de Transportes Públicos de Europa (UITP), (2011) argumenta que las tarifas del transporte público deberían situarse en un nivel que permita brindar un servicio de calidad, por otro lado que los gobiernos establezcan ventajas fiscales e incentivos para la adquisición de vehículos para todos, con altos niveles de rendimiento tecnológico.

Además de estructurar y regular los medios de transporte públicos en las ciudades con menor desarrollo con el fin de aumentar la movilidad y el acceso a un transporte accesible y seguro para todos, específicamente para las personas con menores ingresos y vulnerabilidad de una manera equitativa.

El transporte sostenible forma un aspecto de la sostenibilidad integral, el cual permite cubrir las necesidades actuales, un sistema de transporte sostenible es un sistema que permite satisfacer las necesidades básicas de acceso a los bienes, el trabajo, la educación, el ocio y la salud pública.

Este también es asequible, debido a que opera de manera eficiente, ofrece diferentes medios de transporte para una modalidad interna sin interrupciones contribuyendo además a una economía dinámica.

El sector de la transportación es examinador para los futuros avances económicos, sociales y ambientales, por otro lado también está relacionado culturalmente ya que en él participan diversos grupos con características particulares.

Es labor de quienes están involucrados en la movilidad promover e implementar prácticas más sostenibles, los gobiernos y las empresas de los sectores relacionados deben comprometerse a seguir políticas y programas destinados a optimizar las tendencias actuales de desplazamiento o movilidad y cambiar substancialmente los hábitos actuales de consumo y producción.

Según el mismo autor una verdadera sostenibilidad es posible con la participación de todos los niveles de la sociedad en el proceso y creación de nuevos modelos de movilidad, es decir que los diferentes actores de la movilidad deben diseñar y poner en marcha políticas y prácticas que promuevan un futuro sostenible para todos los grupos humanos.

Una movilidad accesible para todos y sostenible es segura para el medio ambiente, justa desde un punto de vista social y viable económicamente; el transporte público desempeña un papel importante en estos tres campos. Por otro lado el transporte público es un componente de solución y un actor dinámico en relación al futuro sostenible de las ciudades.

Promover la planificación de sistemas de transporte por parte de ciudades, los cuales logren combinar de la mejor manera modos y servicios que beneficien al máximo número de habitantes, fomentar políticas de cambio en los modelos de consumo e inversiones enfocadas en transportes públicos accesibles y eficientes que brinden movilidad para todos, lo cual promueva la igualdad en la participación de los medios de transporte.

Un medio de transporte accesible para todos puede implicar ahorro en el tiempo de viaje originado por la rapidez y agilidad del servicio, debido al desplazamiento, a la correcta movilidad en subidas y paradas.

Un ahorro en los costos operacionales puede ser por medio de la eficiencia en la operación, de la mano de un mantenimiento preventivo en los buses, es decir un ahorro en los costos de operación, por cada pasajero adicional que utiliza el servicio lo que disminuye los costos.

Por otro lado al hablar de impactos económicos se puede citar también la cuantificación de los empleos que genera un nuevo medio de transporte como empleos temporales, fijos o directos, indirectos, los que son generados en obras de infraestructura o civiles; empleos permanentes, los cuales corresponden a la ejercicio del sistema, así como empleos originados por la industria automotriz, agentes con mano de obra calificada y no calificada.

Según Javier García, (2012) los métodos utilizados para calcular el impacto económico de los proyectos de transportación han evolucionado a través del tiempo, debido a que la evaluación de los impactos económicos se ha centrado en el cálculo del beneficio económico, ahorro de tiempo y costo para las personas y para los productos, ahora este autor agrega otros factores a contemplar como las funciones de accesibilidad a las cadenas de suministro, la expansión del mercado de trabajo, el crecimiento del comercio y sus repercusiones en el desarrollo económico.

Desarrollar una metodología para cuantificar el impacto económico que un transporte con características accesibles para todos origina en los negocios relacionados a la industria del transporte y en la plusvalía urbana, por otro lado como medio para concientizar a los beneficiarios y como herramienta de integración a la edificación de una humanidad más comprometida y participativa con la sociedad.

Se examina que los impactos económicos pueden cambiar mucho dependiendo de la forma y ubicación de la forma propuesta y los tipos de cambio que se pueden dar en el tiempo de desplazamiento, costos, accesibilidad, fiabilidad y conectividad de las rutas y el servicio a ofrecer.

Existen algunos factores para evaluar el impacto económico del transporte tales como la mejora de los gastos de viaje, el tiempo de viaje para los pasajeros, el cual al tener un acceso idóneo disminuye los tiempos en entradas y paradas. De igual manera se da la reducción en la incertidumbre o riesgo, mejorando la

fiabilidad y confianza de que dicho medio de transporte posea características de seguridad.

Como consecuencia de menores tiempos de viajes, trae consigo disminución en gastos como combustibles, fiabilidad de las rutas, ingreso a un nuevo mercado como lo es el de personas con capacidad reducida temporales o fijos, personas en silla de ruedas, ancianos, mujeres embarazadas, niños, etc.

4.3.3 Impacto Social

Un transporte con características idóneas permite el acceso de todas las personas al turismo y el ocio sin distinciones ni desigualdad, la integración social en las actividades que la persona realiza durante su tiempo libre destinado al turismo.

Además produce una mejor calidad e imagen del lugar, puesto que refleja inclusión social; al incorporar una oferta de turismo accesible, no solo se atenderán las necesidades de los turistas y residentes con movilidad reducida, sino que además se busca trabajar por cumplir las normativas establecidas en la constitución.

El consumo turístico de las personas que enfrentan algún tipo de discapacidad se encuentra estrechamente ligado a las condiciones de accesibilidad, cuando mejores son, más viajes efectúa la persona.

Las mejoras producidas para el sector turístico revierten a la demás población con movilidad reducida favoreciendo su incorporación en la sociedad; la accesibilidad es una necesidad fundamental para los turistas y residentes de un lugar que poseen características especiales.

Además la sensibilización hacia este grupo humano por parte de los demás ciudadanos, así como su inserción sin discriminación en las actividades sociales y cotidianas.

Es de gran relevancia la adaptación de la oferta y de los servicios turísticos de acuerdo a las necesidades de todas las personas sin olvidar a ningún grupo humano, medios de transporte hacia y en los destinos adaptados; itinerarios urbanos diseñados para todos.

Según José Garrido, (1999) existen otros impactos que interfieren en la vida de las personas en una sociedad y que poseen un reflejo social de trascendencia, que perturban de forma directa a la salud de los seres humanos, entre ellos se encuentran los accidentes y sus consecuencias y la segregación social.

Los accidentes de tráfico son consecuencia de un desarrollo que conforma un gran número de víctimas el cual es urgente disminuir, para esto es fundamental además de educar a peatones y conductores, cultivar a los medios de transporte a las características de la circulación, como una medida se puede incitar a la adaptación de la velocidad de los vehículos de acuerdo a las normativas vigentes.

Se ha contrastado la realidad del transporte terrestre en la ciudad como la de una bomba, ya que la expansión de sus ondas progresivamente va alejando los edificios y las actividades, algo así es lo que ocurre en el interior de las ciudades con el avance del transporte, de tal modo que la ocupación del suelo para el aparcamiento de los vehículos y los equipamientos fundamentales exige que las actividades humanas se propaguen por el territorio.

Otra situación es la creación de espacios multifuncionales en las ciudades, en los que predomina una actividad urbana, como zona escolar, áreas de ocio, áreas comerciales, ciudadelas, etc. dicha dispersión de actividades incrementa las distancias, lo cual reduce la posibilidad de acceso a pie o en bicicleta; por lo cual fuerza el uso de otros transportes.

Además se dan otras necesidades de desplazamiento como la de los padres por lleva a sus hijos a sus diferentes actividades, transportar los alimentos y otros productos fundamentales para la familia, por lo que se trata de una dependencia hacia los diferentes medios de transporte lo que ha significado además de un cambio espacial, una transformación de las relaciones interpersonales.

Otro aspecto relacionado y de relevancia social es el retroceso del espacio público, pues debido al incremento y la necesidad de nuevas carreteras y vías para el transporte terrestre, se dan menos espacios destinados para uso recreativo de los ciudadanos.

4.3.4 Impacto Cultural

Por medio de un medio de transporte accesible para todos es posible reforzar los conocimientos sobre patrimonio cultural, monumentos principales de la ciudad, museos, edificios, plazas, jardines, parques, etc. donde se haya priorizado las necesidades especiales de los distintos tipos de turistas y personas propias de algún lugar.

Además la promoción desde una perspectiva inclusiva, los bienes propios de un destino culturales, históricos o naturales de tipo representativo o turístico de una región, ciudad o país.

Según el Proyecto Ica Accesible, (2009) la adaptación de un medio colectivamente con juicios turísticos y de desarrollo encaminados a la accesibilidad para todos, proporciona además el consumo cultural y turístico, sino que también una opción afectiva en la promoción de la accesibilidad universal.

El turismo con medios adaptados para todos supone estancias más largas, de la mano con criterios turísticos y de perfeccionamiento orientados a la accesibilidad, estancias con mayor duración durante todo el año, aumento del prestigio de dicho destino lo que fomenta su apreciación cultural y el incremento de nuevas visitas e interés de turistas los cuales posean dichas características especiales y por lo cual necesiten de un destino apto para el disfrute de sus actividades.

Prestigio turístico ya que se atienden las necesidades y demandas de todo tipo de turistas y residentes, es decir lo que se conoce como turismo para todos; enfocado a la atención de todo tipo de clientes y en diferentes condiciones.

La promoción de un turismo accesible en el sector del turismo puede suponer una estrategia para el avance y desarrollo, la cooperación, puesto que se atienden las necesidades de las poblaciones, así mismo como sus derechos, lo que supone un incremento de personas con acceso a los bienes y servicios, así como en el disfrute de los espacios y edificios de relevancia en un lugar.

Dichas características combinadas con dinámicas mercantiles, turísticas, de infraestructuras arquitectónicas, culturales, naturales, convierte en la accesibilidad en una herramienta más para el desarrollo y a la vez brinda nuevas oportunidades para las personas con movilidad reducida y capacidades especiales.

Conclusiones

El presente trabajo tuvo como uno de sus objetivos, la investigación de las necesidades de las personas con movilidad reducida en el transporte, así como la influencia de este factor en la realización o no de actividades de ocio. A lo largo del análisis se puede concluir que es fundamental para este grupo de personas la existencia de un transporte adaptado a sus características especiales.

Por medio de las encuestas se dio a reflejar las deficiencias en cuanto a seguridad y control de las aglomeraciones en el transporte público, así como cierta deshumanización en cuanto al servicio que reciben dichas personas, pues debido a la gran demanda del servicio público es complejo para ellos el uso del transporte, ya que deben ir a un ritmo más acelerado, lo cual se dificulta para ellos; lo que conlleva a no tener la seguridad de un viaje cómodo y seguro.

Debido a esto las personas con movilidad reducida necesitan un transporte adaptado a sus necesidades, el cual cumpla y brinde un servicio atento que busque la igualdad en el disfrute de las actividades de ocio, así como también en las actividades personales.

Por otro lado se consideró necesaria la indagación de los modelos accesibles en otros países, para de esta manera aportar nuevos datos a la investigación. En dicha exploración se investigó la forma en que otras naciones manejan el tema accesibilidad si bien es cierto que han realizado reformas en este sector, aún continúan estos realizando nuevos cambios.

Con la herramienta de las entrevistas se logró conocer las diferentes características y el ambiente en que se desarrollan las personas con movilidad reducida; con las encuestas los lugares a los cuales desean o necesitan desplazarse y así realizar la ruta de turismo turística y personal.

De acuerdo a las necesidades reflejadas en el trabajo de investigación se señaló el modelo de bus adaptado a las características especiales, así como también sus diferentes funciones. En la investigación se planteó además conceptos, teorías sobre la accesibilidad y su importancia a nivel mundial, así como también la impulsión del diseño para todos, una tendencia que ha ido evolucionando en los últimos tiempos y la cual permite un turismo al alcance de todos.

Recomendaciones

En cuanto a la accesibilidad según la secretaría de transportes y tránsito de Medellín, (2010) la altura desde la vereda al piso del autobús, debe estar entre 360mm medidos sin estar el sistema de inclinación activado. Por lo general en los autobuses de piso bajo solo es necesario trasponer un escalón de alrededor de 320mm sobre el nivel de la calle, además, un mecanismo de doblaje o arrodillamiento permite llevar este escalón a unos 250mm sobre el nivel del suelo.

Por otro lado se debe considerar la parada de autobús como otro componente fundamental en el sistema de transportación, en esta es posible elevar el borde para conseguir un acceso casi al nivel del suelo. De esta forma, al añadir al autobús una rampa que pueda desplegarse y resguardar la separación entre el bus y la vereda, o por otro lado se cuenta con un sistema de aproximación a la parada el cual reduzca dicho espacio o separación.

De esta manera las personas con movilidad reducida, en sillas de ruedas, podrán desplazarse y subir fácilmente a los buses de forma independiente, debido a que los buses con piso bajo ofrecen accesos seguros y cómodos para los pasajeros.

Este sistema de piso bajo compone una solución ampliamente considerada, la cual brinda accesibilidad y eficacia en el servicio, aumentada gracias al desplazamiento rápido por parte de usuarios en subidas y bajadas, ya que estos pueden subir y bajar más ágilmente, por lo cual el tiempo empleado en la parada de buses disminuye trayendo como consecuencia positiva menos tráfico y contaminación ambiental.

Las personas con movilidad reducida requieren por otro lado un trato amable, además de un servicio personalizado acorde a sus capacidades, puesto que estas personas poseen otro ritmo y necesitan además confianza al elegir un servicio o producto. En conjunto estos elementos favorecen y permiten el acceso al transporte y de esta manera el disfrute de actividades de ocio y personales.

Bibliografía

- Adaptamos Group. (2006). *La Accesibilidad, un Nuevo Valor en el Sector Turístico* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.adaptamosgroup.com/esp/noticias/unomas.pdf>
- Cabrera. (2011). *Muestreo por conglomerados* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.slideshare.net/mikemfct/muestreo-por-conglomerados>
- Caminos. (2008). *Turismo Accesible* [lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.viajamospor.com/noticias/nota.php?id=319>
- Corporativo medios y comunicación. (2010). *Fortalecer la oferta turística para discapacitados* [Lectura en línea]. Recuperado de: <https://superacionoaxaca.wordpress.com/2010/09/22/fortalecer-la-oferta-turistica-para-discapitados-propone-adolfo-toledo/>
- Crece Negocios. (2011). *Concepto de Encuesta* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.crecenegocios.com/concepto-de-encuesta/>
- Hoyos, David. (2008). *Teoría del turismo y accesibilidad del transporte* [Lectura en línea]. Recuperado de: http://www.bantaba.ehu.es/obs/files/view/ELA_-_Movilidad_sostenible,_de_la_teor%C3%ADa_a_la_practica.pdf?revision_id=69628&package_id=69613
- Definición de. (2012). *Definición de Hotel* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://definicion.de/hotel/>
- Diario Hoy. (2007). *El 12,14% tiene discapacidad en Ecuador* [Diario en línea]. Recuperado de: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-12-14-tiene-discapacidad-en-ecuador-283733.html>

- El Universo. (2011). *Mejor traslado de personas con discapacidad* [Diario en línea]. Recuperado de: <http://www.eluniverso.com/2011/04/26/1/1445/mejora-traslado-personas-discapacidad.html>
- Eizaguirre, Zabala. (2010). *Método de Acción Participativa, concepto* [Lectura en Línea]. Recuperado de: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/132>
- Estadística. (2009). *El muestreo* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.estadistica.mat.uson.mx/Material/elmuestreo.pdf>
- Eva María. (2010). *Personas con Movilidad Reducida* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.consumoteca.com/familia-y-consumo/consumo-y-discapacidad/persona-con-movilidad-reducida>
- Fernández. (2009). Turismo Accesible Importancia de la Accesibilidad para el sector Turístico. [Tesis, Universidad de España]. Recuperado: <http://www.diplomadoenturismo.com/logratis/accesibilidad/accesibilidad.pdf>
- Fiesterra. (2011). *La muestra* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.fisterra.com/mbe/investiga/9muestras/9muestras2.asp>
- Fundación Belén. (2005). *Movilidad Reducida* [Lectura en línea]. Recuperado de: http://www.fundacionbelen.org/base_datos/movilidad_reducida.html
- Garrido, José. (2009). Impactos medioambientales y sociales del transporte [Tesis, Universidad de Saragoza España]. Recuperado de: <http://www.unizar.es/geografia/geographicalia/garrido.pdf>

Hispavista. (2008). *Turismo para discapacitados* [revista en línea]. Recuperado de: <http://mujer.hispavista.com/trabajadora/21782/turismo-para-discapacitados/>

Ibertalleres. (2007). *La Accesibilidad* [Lectura en línea]. Recuperado de: http://www.ibertalleres.com/guias/guia_vigo/ACCESIBILIDAD/frmCentral.html

INEC. (2011). *Personas registradas en el CONADIS con discapacidad física* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.conadis.gob.ec/mapa.php?p=GUAYAS>

Jahén. (2010). *Conceptos Generales de Turismo* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.slideshare.net/zulieth/conceptos-generales-de-turismo>

Dols, Juan. (2009). *La Seguridad Vial y las personas de Movilidad Reducida* [Tesis, Universidad Politécnica de Valencia]. Recuperado por: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd51/reducida.pdf>

Kristell. (2010). *Tamaño de la muestra* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.slideshare.net/kriiss2505/tamao-de-la-muestra-k-2010>

López, A. (2010). *Turismo Accesible Curso Definiciones* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.slideshare.net/cesyt/turismo-accesible-curso>

Marchal. (2009). *Para un Turismo Accesible, Un Turismo para todos* [Tesis, Universidad de Madrid]. Recuperado de: <http://www.polibeaturismo.com/boletinesAnteriores/2009/noviembre/noticia6.htm>

Mariainma. (2011). *Turismo Accesible* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://www.buenastareas.com/ensayos/Turismo-Accesible/2266655.html>

- Matute, M. (2008). Aspectos Socio psicológicos del turismo [libro en versión electrónica]. Recuperado de: <http://www.eumed.net/libros/2006c/209/index.htm>
- Media Perú. (2009). *Manual para la atención del Turista con Discapacidad* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://media.peru.info/catalogo/Attach/1677.PDF>
- Pardinas, Felipe. (2003). *Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales*. Argentina: Siglo 21 Ediciones.
- Mincetur. (2001). *Conceptos Fundamentales del Turismo* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://es.scribd.com/doc/63168245/CONCEPTOS-DE-TURISMO>
- Moller, Rolf. (2006). *Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina: El ejemplo de Santiago de Cali*. Colombia: Universidad del Valle Editorial.
- Olivera, N. (2009). Turismo para Todos: El caso de Trelew. [Tesis Doctoral, Universidad virtual de Quilmes].
- Ordoñez. (2009). *El análisis de datos* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://capua100mx.blogspot.com/2009/05/el-analisis-de-datos-en-el-enfoque.html>
- Pérez. Velasco. (2003). “Turismo Accesible, Hacia un Turismo para Todos” [Tesis Doctoral, Universidad Mazars].
- Proyecto Ica accesible. (2009). *El Turismo como estrategia de desarrollo en la región de Ica Perú* [Lectura en Línea]. Recuperado de: http://www.ameriacc.org/realizaciones_data/4.pdf

- Proyecto tacto. (2011). Investigación teorías, Accesibilidad Universal: *El museo para todos* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://proyectotacto.tracce.es/Investigacion/Teorias/Accesibilidad-universal/index.html>
- Rendón. (2009). *El Turismo como ciencia* [Lectura en línea]. Recuperado de: <http://turismoyciencia.blogspot.com/>
- Reyes, G. (2008). La Paradoja del Turismo Accesible: Análisis de las percepciones de la comunidad local sobre la discapacidad y el turismo accesible. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional del Comahue].
- Rodríguez, A. (2009). Periodismo turístico Análisis del Turismo a través de las portadas [Libro en versión electrónica]. Recuperado de: <http://books.google.com.ec/books?id=fbcTyrZ-SKAC&pg=PA24&lpg=PA24&dq=CONCEPTOS+DE+TURISMO&source=bl&ots=c63GnhN7m7&sig=5HoKLw0Tr8KCs5VHgaNqnRkYGog&hl=es&sa=X&ei=8hASUMgchpr2BOSegZgE&ved=0CDMQ6AEwAQ#v=onepage&q=CONCEPTOS%20DE%20TURISMO&f=false>
- Rovira, E. (2003). *Libro Blanco de la Accesibilidad*. España: Ediciones UPC.
- Sabino, C. (2006). *El Proceso de Investigación. la técnica de Análisis de Datos*. Caracas: Lumen Editorial.
- Santos De La Cruz, Eulogio. *Contaminación sonora por ruido vehicular en la avenida Javier Prado*. *Ind. data*, ene./jun. 2007, vol.10, no.1, p.11-15. ISSN 1810-9993.
- Sen. (2006)., Madoery, (2006)., Muinera, (2012)., Pearne, (1991). ayudando a Varisco, (2008). Desarrollo turístico y desarrollo local: la competitividad

de los destinos turísticos de sol y playa. [Tesis inédita de maestría].
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

Servicio Social. (2009). *La entrevista* [Lectura en línea]. Recuperado de:
<http://serviciosocialipp.bligoo.com/content/view/181107/La-Entrevista.html#.OICC98FISfY>

Thomas. (2007). ayudando a Proyectotacto. (2011). *Investigación teorías, Accesibilidad Universal: El museo para todos* [Lectura en línea].
Recuperado de:
<http://proyectotacto.tracce.es/Investigacion/Teorias/Accesibilidad-universal/index.html>

UITP. (2011). *El transporte público genera beneficios económicos* [Lectura en
Línea]. Recuperado de: <http://www.uitp.org/SD/pics/susdev/Leaflet-Es.pdf>

Varisco. (2008). Desarrollo turístico y desarrollo local: la competitividad de los
destinos turísticos de sol y playa [Tesis inédita de maestría]. Universidad
Nacional de Mar del Plata, Argentina.

Zamora. (2011). *El turismo y la zona geográfica de Venezuela y Colombia*
[lectura en línea]. Recuperado de: <http://clubensayos.com/Temas-Variados/EL-TURISMO-Y-LA-ZONA/88717.html>

Zuker. (2011). *Turismo y Discapacidad El concepto de Accesibilidad* [Lectura en
línea]. Recuperado de:
<http://blog.guiasenior.com/archives/2011/01/turismo-y-discapacidad-el-concepto-de-accesibilidad.html>

Anexos

El modelo de la encuesta

Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

Facultad de Especialidades Empresariales

Ingeniería en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras

El propósito de esta encuesta tiene como objeto evaluar la factibilidad de un servicio de transporte especial turístico y personal para personas con movilidad reducida

1. Edad
 2. Sexo M F
 3. Estado civil
 - Soltero
 - Unión libre
 - Casado
 - Viudo
 4. Personas con quien vive
-

5. Actividad que desempeña actualmente
 - Estudiante
 - Trabaja
 - Jubilado
 - No trabaja
 6. Indique el medio de transporte que utiliza con más frecuencia:
 - Aéreo
 - Terrestre
 - Marítimo
 7. Formas de desplazamiento habitual:
 - Taxi
 - Bus
 - Auto propio
 - Metrovía
 - Otro
-

8. ¿Utilizaría usted una red de transportes especiales para personas con movilidad reducida?
 - Si
 - No

9. Indique 3 lugares personales a los que requiera desplazarse habitualmente:

- Bancos
 - Hospitales
 - Clínicas
 - Otros
 - Supermercados
 - Centros de estudio
 - Fundaciones
-

10. Indique 3 lugares turísticos de su preferencia en la ciudad de Guayaquil:

- Malecón
 - Museos
 - Otros
 - Palacio de cristal
 - Iglesias
-

11. Indique 3 lugares que usted prefiera para recreación en la ciudad de Guayaquil:

- Cines
 - Restaurantes
 - Bares
 - Otros
-

12. ¿Un transporte adecuado a sus necesidades le impide el desplazamiento para realizar turismo?

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

13. ¿Estaría a favor de pagar por este servicio?

- Si
- No

14. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar? (valor aproximado)

15. ¿Qué sector de la ciudad de Guayaquil usted visita con mayor frecuencia?

- Norte
- Centro
- Sur

16. Si pudiese mejorar el servicio actual ¿Qué le aportaría?

17. ¿Con qué frecuencia sale en la semana por recreación u otra actividad?

- No sale
- De vez en cuando
- Siempre
- De 1 a 3 veces

El modelo de la entrevista

Diseño de una ruta personal y turística en un transporte accesible para personas con movilidad reducida en la ciudad de Guayaquil

Fecha:

Nombre del entrevistado:

Empresa o Comunidad:

Objetivo:

Conocer el ambiente y las necesidades de las personas con movilidad reducida en cuanto a transporte y accesibilidad, así como recolectar información y generar nuevos datos que suporten teorías o hechos ya establecidos.

Preguntas:

1 ¿Cómo considera usted la forma en que actualmente se maneja el transporte público para personas con movilidad reducida?

2 ¿A su criterio, cuales son las deficiencias que existen en la forma en que se maneja la transportación pública?

3 ¿Qué características son imprescindibles para el desplazamiento para personas con movilidad reducida?

4 ¿Considera usted que actualmente existe conciencia social hacia las personas con movilidad reducida?

5 ¿Cree usted que las personas con movilidad reducida necesitan visitar lugares turísticos?



Ilustración 1 Transporte Accesible



Ilustración 2 Entradas y bajadas



Ilustración 3 Rampa manual



Ilustración 4 Plataforma elevadora



Ilustración 5 Rampas



Ilustración 6 Sistema de retención



Ilustración 7 Pileta de agua



Ilustración 8 Puente 5 de junio



Ilustración 9 Banco del Pichincha



Ilustración 10 Plaza Centenario

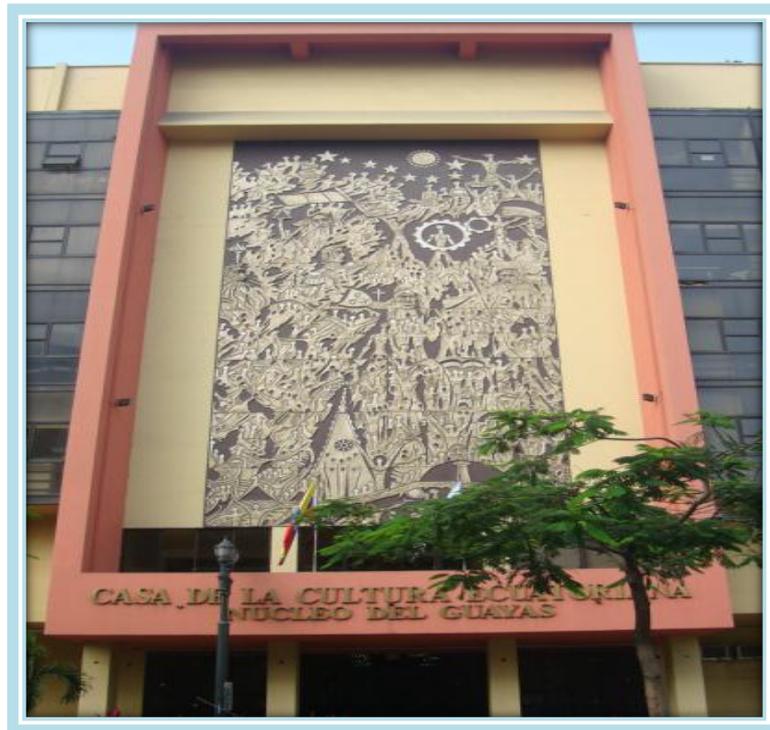


Ilustración 11 Casa de la cultura



Ilustración 12 Supercines 9 de octubre



Ilustración 13 Banco de Guayaquil

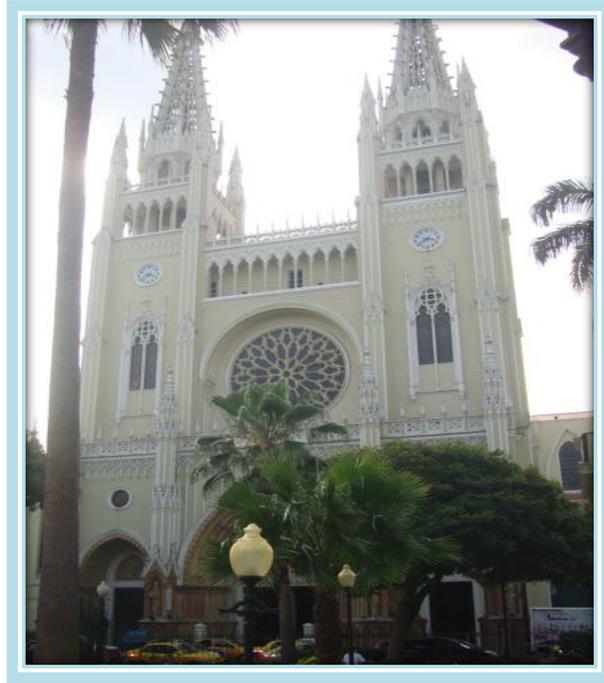


Ilustración 14 La Catedral

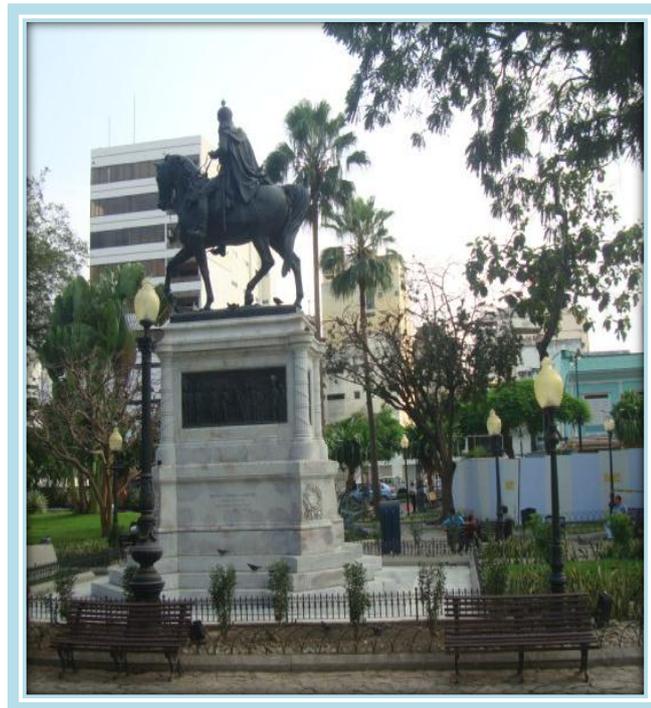


Ilustración 15 Parque Seminario



Ilustración 16 IEES



Ilustración 17 Club de la Unión



Ilustración 18 Centro comercial Malecón



Ilustración 19 Torre Morisca



Ilustración 20 La Rotonda



Ilustración 21 IMAX



Ilustración 22 Museo



Ilustración 23 Mercado Central



Ilustración 24 Hospital Luis Vernaza



Ilustración 25 Centro de Convenciones



Ilustración 26 Aeropuerto



Ilustración 27 Terminal terrestre

Tabla 22. Tabla de encuestas realizadas

TABLA DE ENCUESTAS	
<u>LUGARES ENCUESTADOS</u>	<u>CANTIDAD</u>
Fundación sin barreras	15
Sociedad Ecuatoriana de rehabilitación física	45
Asociación Pro rehabilitación del minusválido	22
Fundación Madre Teresa	13
Centro de protección personas discapacitadas	9
Fundación de desarrollo social misionera	15
Asociación de ciudadanos discapacitados	19
Asociación de discapacitados 12 de junio	14
asociación de parapléjicos del guayas	10
Asociación de profesionales con discapacidad	17
Asociación discapacidad Vicente Rocafuerte	24
Centro de rehabilitación INFA	64
Comisión Provincial de Discapacidades	18
Hospital Clínica Kennedy Alborada	79
CERER Centro de Reumatología	10
Centro de imágenes Clínica Alcívar	6
TOTAL	380

Nota. Datos recogidos de la investigación