



**ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN LA MANCOMUNIDAD**  
**EL PUENTE LAS CARRERAS BAJO UN ENFOQUE**  
**PARTICIPATIVO**

**I. MARCO TEÓRICO**

**1. INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo responde a un estudio de tipo urbano y turístico, con el fin de elaborar una propuesta de proyección ordenada del crecimiento físico y lineamientos que identifican y revalorizan el turismo en el municipio de Las Carreras y El Puente, a través del desarrollo del tema para proyecto de grado: **“Ordenamiento Territorial de la Mancomunidad el Puente Las Carreras Bajo un Enfoque Participativo ”**, este proyecto propicia el estudio y conocimiento para manejar de mejor manera el acelerado crecimiento físico sin mecanismos de ordenamiento que arrastra problemáticas como degradación ambiental debido a la inexistencia de un plan de enverdecimiento; y la recuperación, protección y puesta en valor de las zonas paleontológicas y fomento del turismo ecológico (del paisaje), que actualmente no es tomado en cuenta debido a que carece de atención por parte de las autoridades, quedando estas cualidades exentas por la falta de apoyo que contribuya al desarrollo turístico y patrimonial en esta zona. Ambos municipios poseen potencialidades diferentes en el aspecto económico (como la industria por la presencia de la fábrica de Cemento el Puente en el Municipio de El Puente y la producción del Vino y el Singani en el Municipio de Las Carreras) y en el aspecto turístico (por las diferentes riquezas naturales y paleontológicas que se identificaron en ambos municipios)



A manera de preámbulo en su parte analítica, además de sus metas, el presente trabajo espera realizar: a) Captar la realidad actual, a través del análisis de los aspectos físico – naturales, socio – económicos y urbanos, b) indagar la situación de los mismos primordialmente desde el punto de vista del trazo urbano sostenible y turístico patrimonial para poder identificar las diferentes potencialidades, tanto en el Área Urbana y Regional del Municipio de El Puente y Las Carreras, para poder conformar una mancomunidad en la que ayude a contribuir al desarrollo integral de los distritos que la conforman asociados de manera libre y voluntaria en la que podrán gozar de personalidad jurídica propia para sus fines mutuos entre sí.

Con todo esto se ha realizado el análisis urbano y regional, con los cuales se tiene una mejor percepción general y actual; también se han identificado los requerimientos indispensables que actualmente necesita la población por medio de la planificación participativa en base al análisis, diagnóstico e identificación de problemas a través de la aplicación de la guía metodológica de la "ICES", por medio de sus cuatro pilares adecuados a la zona de estudio: "*Sostenibilidad ambiental y cambio climático*," "*Sostenibilidad urbana*," "*Sostenibilidad fiscal y gobernabilidad*" y "*Sostenibilidad patrimonial y turística*".

## 2. DELIMITACIÓN DEL TEMA

De acuerdo a la *Ley de participación Popular 1551* en su argumento de derechos de organizaciones territoriales, recomienda que para completar la consolidación de estructuración adecuada del territorio se requiere fortalecer los centros terciarios a través de la formulación de planes de ordenamiento, según *La Ley general de turismo "Bolivia te espera", 25 de septiembre de 2012* en su argumento de derechos recomienda al turismo basado en el patrimonio como una actividad económica estratégica que deberá



desarrollarse de manera sustentable, para difundir, promover, incentivar y fomentar la actividad productiva de los sectores turísticos público, privado y comunitario, a través de la adecuación a los modelos de gestión existentes, fortaleciendo el modelo de turismo de base comunitaria, en el marco de las competencias exclusivas asignadas al nivel central del Estado por la Constitución Política del Estado, y según *La Ley Del Medio Ambiente 1333, del 27 de abril de 1992* tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población; por lo que se plantea un ordenamiento territorial y planificación turística con lineamientos destinados a guiar y mejorar el crecimiento, la calidad en el ambiente urbano y el fortalecimiento turístico patrimonial en base al análisis, diagnóstico e identificación de problemas a través de la aplicación de la guía metodológica de la "ICES" con la participación de la población del lugar.

Se hará un estudio y análisis para la realización del proyecto de planificación participativa urbana, regional y turística patrimonial, el cual se encuentra enmarcado:

- A corto plazo.
- A mediano plazo
- A largo plazo

### **3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La ausencia de un ordenamiento que guía hacia un crecimiento físico ordenado de los Centros Urbanos y la ausencia de lineamientos que protejan, activen y fomenten el turismo y el patrimonio, son los principales problemas que acosan a estos dos Municipios, evitando el alcance de un mejor nivel de vida para sus habitantes y el desarrollo económico a través de sus potenciales



turísticos, que está sujeta por el Plan Departamental de Ordenamiento Territorial de Tarija que recomienda fortalecer los centros terciarios a través de la formulación de planes de ordenamiento; y La Ley general de turismo “Bolivia te espera”, 25 de septiembre de 2012 que en su argumento de derechos recomienda al turismo como una actividad económica estratégica; la Ley Nacional 530 del Patrimonio de Bolivia que tiene por objeto poner en valor las identidades culturales del estado plurinacional de Bolivia y La Ley Del Medio Ambiente 1333, del 27 de abril de 1992 tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza.

Es necesario poner en marcha lineamientos para la elaboración de un ordenamiento territorial que tenga como base no solo la recopilación de datos ni la imposición de lineamientos establecidos, sino también la participación de la población tomando en cuenta su opinión y sus principales necesidades.

#### **4. HIPÓTESIS**

La necesidad de buscar de manera conjunta una mejor calidad de vida para los habitantes del municipio de Las Carreras y El Puente, es uno de los retos que debemos enfrentar para lograr un desarrollo equilibrado mediante un ordenamiento participativo innovador e integral.

#### **5. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA**

El crecimiento urbano acelerado actual de estos dos municipios que conforman la mancomunidad dan origen a diversos problemas ambientales, sociales y económicos; además de proteger la biodiversidad, es imprescindible proteger su cultura y tradiciones así como también a sus recursos turísticos los mismos que son un aporte muy importante en el desarrollo económico, pero cabe resaltar que estos están dejados y abandonados por la población de esta zona. Las mismas están caracterizadas por una alta riqueza paleontológica,



patrimonial, rupestre que data de hace muchos años atrás y a esto se suma sus características naturales para la producción del vino y singani de altura.

“El Ordenamiento Territorial” y lineamientos urbanos de la Mancomunidad El Puente – Las Carreras direccionara al crecimiento sostenible y ordenado; siendo los mismos base para los lineamientos de “Enverdecimiento”, como así también los lineamientos de “Patrimonio” es base para la planificación de los lineamientos de “Turismo”, de esta manera están entrelazados entre sí para lograr el alcance de un proyecto completo sin perder su particularidad.

## **6. OBJETIVOS**

### **6.1. Objetivo general**

Dentro de uno de los objetivos que impulsa al desarrollo de esta propuesta está:

- ❖ La finalidad de este proyecto en su conjunto es prever un Ordenamiento Territorial en la Mancomunidad El Puente – Las Carreras aplicando el Enverdecimiento de suelos y a su vez explotar el atractivo turístico y patrimonial preservando la riqueza cultural, arquitectónica, paleontológica y natural paisajística encontrada en ambos municipios para lograr una ciudad ordenada sostenible con actividades.

### **6.2. Objetivos específicos**

- ❖ Incorporar la interacción social, la participación intelectual, permitiendo la síntesis de las informaciones.
- ❖ Incentivar la participación y la toma de decisiones por parte de la población.
- ❖ Apoyar la conservación de las costumbres y tradiciones de la Mancomunidad.
- ❖ Promover el desarrollo económico de la mancomunidad.
- ❖ Ordenar el centro urbano de la Mancomunidad El Puente – Las Carreras.
- ❖ Potencializar el turismo en el municipio de Las Carreras y el Puente.
- ❖ Crear un sistema de Enverdecimiento para recuperar el suelo deforestado.



## 7. VISIÓN

El Ordenamiento Territorial de la mancomunidad de El Puente - Las Carreras se proyectara ante una sociedad moderna y participativa que necesita avanzar en todos sus aspectos, aprovechando al máximo su Patrimonio Cultural como del paisaje natural, por lo cual el Ordenamiento y turismo sostenible coexistirán con el medio natural sin perjudicar al medio ambiente.

## 8. MISIÓN

El ordenamiento territorial de la mancomunidad El Puente - Las Carreras tiene como misión ordenar el territorio para un crecimiento ordenado, revitalizar el suelo a través de un plan de enverdecimiento y crear una ruta para fomentar el turismo y patrimonio para mejorar la calidad de vida de la Mancomunidad.

## 9. ESQUEMA METODOLÓGICO



Figura 1: Esquema Metodológico



## II. DATOS GENERALES

### 1. ORIENTACIÓN

#### 1.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

##### 1.1.1. LAS CARRERAS

Las Carreras se encuentra en la Provincia Sud Cinti perteneciente a la Región de los Cintis en el departamento de Chuquisaca.



*Mapa 1: Ubicación del Municipio de Carreras*

##### 1.1.2. EL PUENTE

El municipio de El Puente está ubicado al Noreste del departamento de Tarija y en la zona Oeste del territorio de la provincia Méndez.



*Mapa 2: Ubicación del Municipio de El Puente*



## 2. LATITUD Y LONGITUD

### 2.1.LAS CARRERAS

Geográficamente el territorio, se encuentra ubicado entre los paralelos 21°04' y 21°31' de Latitud Sur y entre los 65° 12' y 65°30' de Longitud Oeste. Sus altitudes promedio, oscilan entre los 2345 y 2750 m.s.n.m.

### 2.2.EL PUENTE

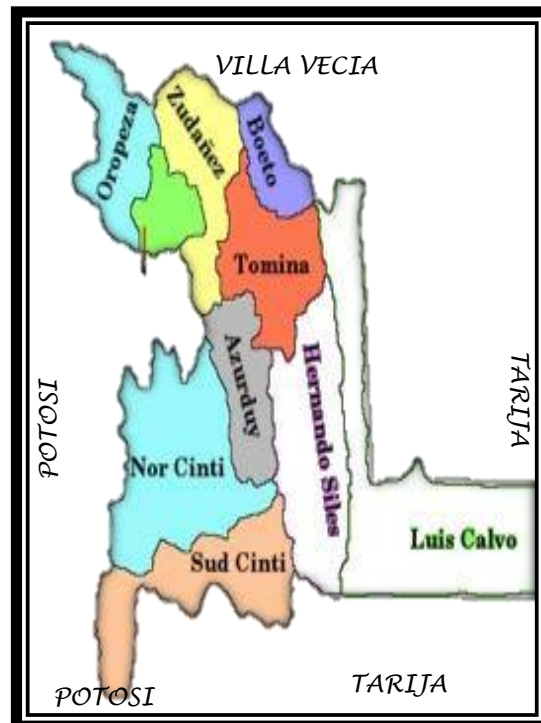
Según la lectura de los mapas cartográficos entre las coordenadas 20° 56' y 21° 37' 45" de latitud Sur, y 64° 49' 30" y 65° 15' de longitud Oeste, respecto del meridiano de Greenwich.

## 3. COLINDANCIAS

### 3.1.LAS CARRERAS

COLINDA CON:

- AL NORTE LIMITA CON EL MUNICIPIO DE VILLA VECIA
- AL SUR CON EL DEPARTAMENTO DE TARIJA Y POTOSI
- AL ESTE CON EL DEPARTAMENTO DE TARIJA
- AL OESTE CON DEPARTAMENTO DE POTOSI



Mapa 3: Colindancias de Municipio de Carreras

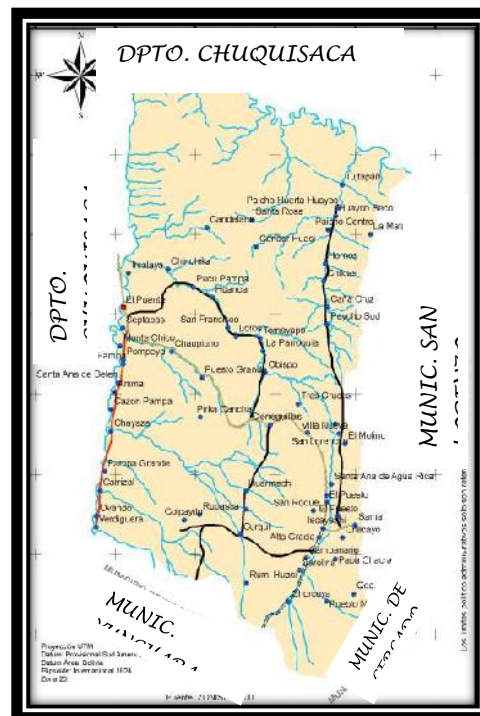




### 3.2.EL PUENTE

COLINDA CON:

- AL NORTE DEPARTAMENTO DE CHUQUISACA
- AL SUR CON EL MUNICIPIO DE YUNCHARA Y EL MUNICIPIO DE CERCADO
- AL ESTE CON EL MUNICIPIO DE SAN LORENZO
- AL OESTE CON EL DE EPARTAMENTO DE CHUQUISACA



Mapa 4: Colindancias del Municipio de El puente

## 4. Población

### 4.1.MUNICIPIO DE LAS CARRERAS

Según censo de población del año 2012, la población total de todas las comunidades y zona urbana que se está tomando en el municipio de Las Carreras es de 2113 habitantes de los cuales el 51 % son hombres y el 49% son mujeres.



MUNICIPIO DE CARRERAS		
N	CIUDAD/COMUNIDAD	N DE HABITANTES
<b>ZONA URBANA</b>		
1	CARRERAS	1085 Hab.
<b>ZONA RURAL</b>		
2	SAN JUAN	466 Hab.
3	SAN AGUSTIN	27 Hab.
4	SANTA ROSA	142 Hab.
5	SOCPORA	145 hab.
6	TARAYA	248 Hab.
<b>TOTAL</b>		<b>2113 Hab.</b>

Tabla 1: Población de Municipio de Las Carreras

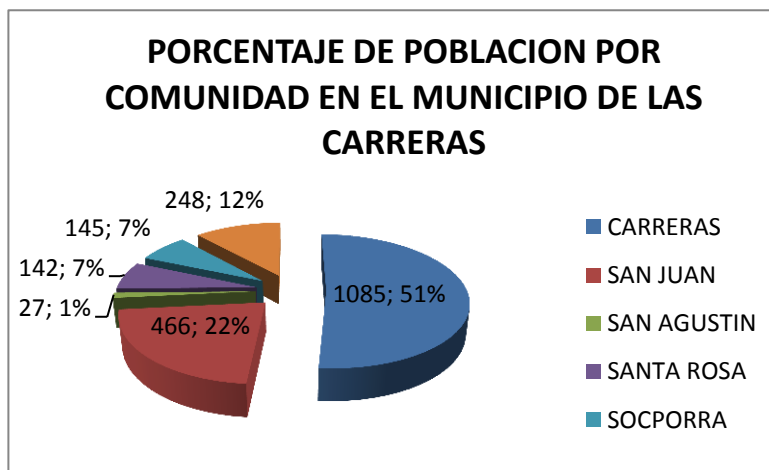


Figura 2: Porcentaje de población por comunidad (Las Carreras)

Sexo	Municipio Las Carreras	Porcentaje
Hombres	1077 hab.	51 %
Mujeres	1036 hab.	49%
<b>Total</b>	<b>2113 hab.</b>	<b>100 %</b>

Tabla 2: Población por sexo (Las carreras)



Figura 3: Porcentaje de población por sexo (Las Carreras)

#### 4.2. MUNICIPIO EL PUENTE

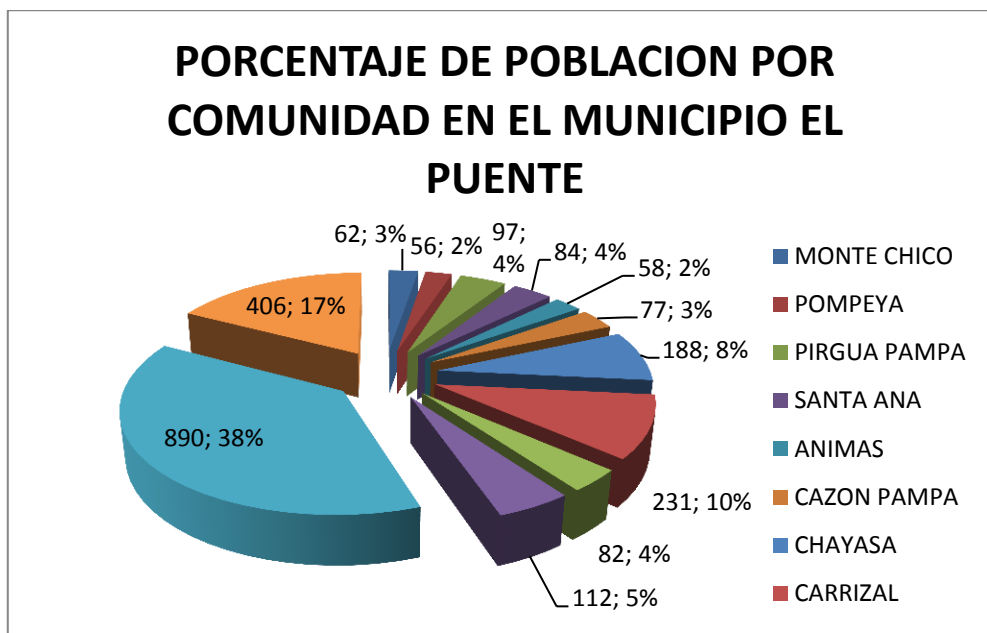
Según censo de población y vivienda del año 2012, la población total de todas las comunidades y zona urbana que se está tomando en el municipio de El Puente es de 2343 habitantes de los cuales 1219 Hab. son hombres con un equivalente en porcentaje del (52%) y 1124 Hab. mujeres con equivalente en porcentaje del (48%).

N	CIUDAD/COMUNIDAD	N DE HABITANTES
<b>ZONA URBANA</b>		
1	EL PUENTE	978
2	SEPTAPAS	865
<b>ZONA RURAL</b>		
2	MONTE CHICO	62
3	POMPEYA	56
4	PIRGUA PAMPA	97
5	SANTA ANA	84



<b>6</b>	ANIMAS	58
<b>7</b>	CAZON PAMPA	77
<b>8</b>	CHAYASA	188
<b>9</b>	CARRIZAL	231
<b>10</b>	IRCALAYA	82
<b>11</b>	PAMPA GRANDE	112
<b>TOTAL</b>		<b>2343</b>

*Tabla 3: Población de Municipio de El Puente*



*Figura 4: Porcentaje de Población (El Puente)*

<b>Sexo</b>	<b>Municipio El Puente</b>	<b>Porcentaje</b>
Hombres	1219 hab.	52 %
Mujeres	1124 hab.	48%
<b>Total</b>	<b>2343 hab.</b>	<b>100 %</b>

*Tabla 4: Población por sexo (El Puente)*



*Figura 5: Porcentaje de población (El Puente)*

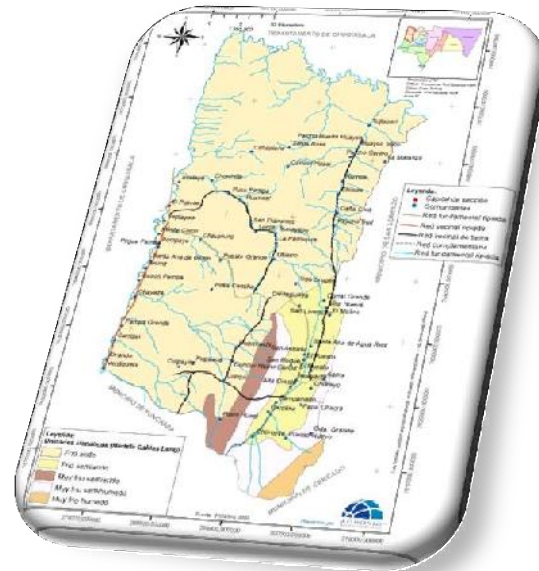
## 5. Clima

Uno de los elementos de mayor importancia del medio biofísico y en los ecosistemas en general es el clima, ya que determina y controla de manera variable la meteorización de las rocas y de sus minerales componentes, modelado del relieve, naturaleza y desarrollo de la vegetación natural, actividades biológicas del suelo, establece la clase, aptitud y manejo de los suelos, como de los agentes determinantes de la erosión del suelo.

Establecida esta suma de condiciones, el clima es muy importante para la actividad económica del hombre ya que determina la producción tanto agrícola, forrajera y forestal, necesaria para la sobre vivencia de la humanidad.

### 5.1. Municipio El Puente

El Municipio de El Puente presenta varios tipos climáticos determinados por la orografía y la altitud sobre el nivel del mar principalmente.



Mapa 5: Distribución de los tipos climáticos -  
Municipio de El Puente

### 5.1.1. Riesgos climáticos

- Escasez e Irregularidad de las Precipitaciones

El territorio municipal se caracteriza por presentar una ligera variabilidad en las precipitaciones, determinadas por la influencia del relieve y la orientación del mismo, presentando un amplio dominio las escasas precipitaciones con condiciones de aridez marcadas, concentrándose las mismas de noviembre a marzo.

- Heladas

Considerando como días con heladas a aquellos donde la temperatura mínima diaria es menor a 0°C, en el área del municipio este fenómeno climático se presenta frecuentemente. Según los datos de la estación de Campanario las heladas se presentan casi todo el año con una media de 107 días al año.



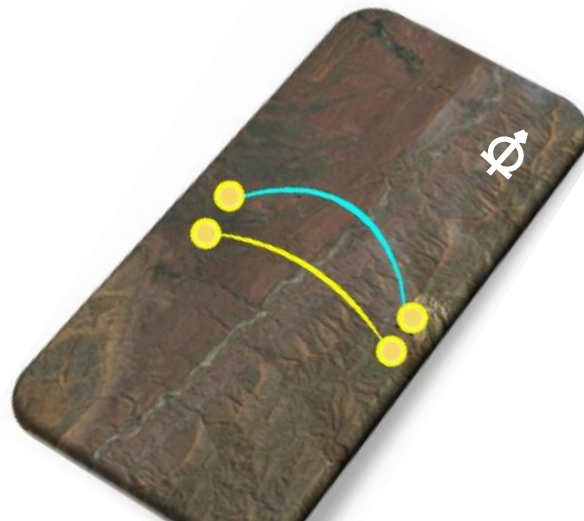
- Granizadas

Este fenómeno se presenta con alguna frecuencia en el territorio del Municipio de El Puente con diferentes intensidades, ocasionando graves daños a la producción agrícola de las zonas afectadas, siendo este un problema que hasta la fecha no se ha podido solucionar.

### 5.1.2. Soleamiento

El recorrido del sol en el verano es de Este (naciente) al Oeste (poniente). Y en el invierno tenemos un desplazamiento ligeramente inclinado con una naciente en posición noreste y poniente en posición suroeste.

- La salida del sol en verano es a horas 5:30 a.m. y la puesta a horas 7:00 p.m.
- La salida del sol en invierno es a horas 6:30 a.m. y la puesta a horas 6:00 p.m.



Mapa 6: Soleamiento (El Puente)

### 5.1.3. Vientos

En el área de estudio, normalmente los vientos más fuertes se presentan en los meses de junio, julio y agosto. En general, los vientos son relativamente fuertes, de acuerdo a los datos registrados en la estación Campanario la velocidad media anual es de 8,9 km/hora, con una dirección Norte; mientras que en la época de mayor incidencia las velocidades oscilan desde 10,2 a 13,6



km/hora (junio - agosto), en la época de menor incidencia la velocidad media es de 6,3 a 6,8 km/hora (enero - marzo), la velocidad máxima registrada es de 13,6 km/hora en el mes de junio.



Mapa 7: Vientos (El puente)

#### 5.1.4. Precipitación

La época de lluvias empieza en los meses de noviembre y diciembre y concluye en los meses de febrero y marzo, mientras que la época seca se produce normalmente entre los meses de mayo a septiembre, existiendo algunos años excepcionales que pueden adelantarse o atrasarse a lo sumo en un mes. Las precipitaciones anuales van desde los 200 a 500 mm anuales aisladas de alta intensidad y corta duración.

Promedio de Precipitación Anual y Mensual por Zona (mm)

Mes Estación	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	(X) Anual
Campanario	100,1	84,9	52,7	13,6	0,4	0,0	0,0	1,2	7,0	13,4	22,4	70,9	366,6
Tomayapo	61,9	44,7	36,0	7,5	0,7	0,2	0,0	1,9	4,8	15,4	23,6	39,1	235,7
El Molino	131,1	97,8	80,1	16,5	1,4	0,5	0,7	3,6	3,9	15,9	44,0	76,4	471,9

Tabla 5: Promedio de precipitación





### 5.1.5. Temperatura

En general, el verano se caracteriza principalmente por una temperatura y humedad relativa baja y masas de aire inestables. Por otro lado, el invierno se caracteriza por temperaturas y humedad relativa generalmente bajas y la ausencia de precipitaciones.

La temperatura media anual se encuentra entre los 7 a 16,0 °C. En el cuadro N° 4, se indica la temperatura media mensual y anual para la estación de Campanario, el cuadro N° 5 se presenta las temperaturas máximas y mínimas extremas registradas en esa estación.

#### Promedio de Temperaturas Anual y Mensual (°C)

Zona \ Mes	Mes												Media Anual
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	
Campanario	11,0	10,7	10,6	10,7	8,8	7,8	7,3	8,7	9,7	11,2	11,1	11,2	9,9

Tabla 6: Promedio de temperatura anual

#### Promedio de Temperaturas Extremas Mensuales (°C)

Campanario												
Mes	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Max	24,0	24,0	24,0	26,0	26,2	27,5	22,5	23,5	25,0	29,0	24,0	25,0
Min	-2,0	-2,5	-2,5	-5,5	-10,5	-15,0	-15,5	-10,0	-9,2	-6,0	-6,5	-3,5

Tabla 7: Promedio de temperatura extrema

### 5.1.6. Topografía

La zona tiene como característica una topografía accidentada ya que sus unidades de paisaje en conjunto comprenden un relieve de serranías, cuevas y colinas de la Cordillera Andina Oriental y del Subandino, cuya formación se debe a la acción



combinada de plegamientos, fallamientos, hundimientos y otros procesos geológicos ocurridos hace cierto tiempo atrás.

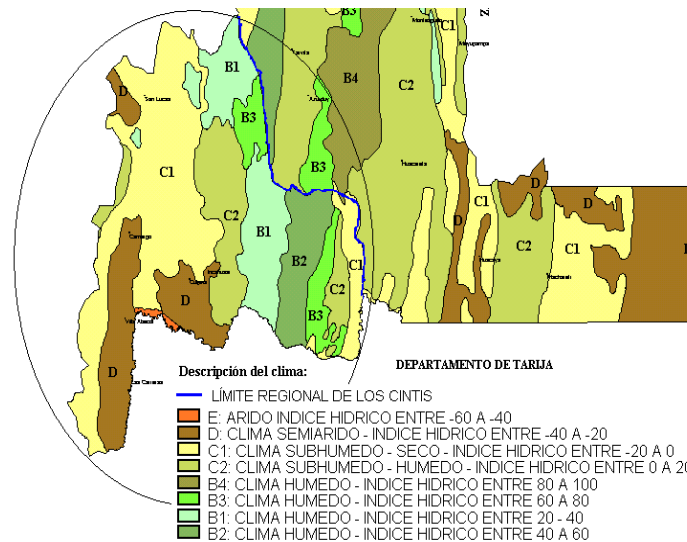


## 5.2. Municipio Las Carreras

El clima de la Región Chuquisaca Sur en general pertenece a una clasificación de: Clima sub húmedo-seco (C1, Índice Hídrico -20 a -0), principalmente en los municipios de Camargo, San Lucas, Villa Abecia y Las Carreras; con un porcentaje menor en los municipios de Culpina e Incahuasi por el Oeste de la región.

El clima semiárido (D) con un índice hídrico de -40 a -20, es el más notorio en la región, sin embargo hay climas intermedios entre semiárido a clima húmedo, presentes con índices hídricos de 0 a 20 y 40 a 60, como se puede observar en el mapa que se adjunta.

El municipio de Las Carreras presenta un clima candente en tiempos de verano, posteriormente en invierno baja el nivel de la temperatura, haciendo así de Las Carreras un paisaje pintoresco propio y único a nivel nacional.



Mapa 8: Clima (Las Carreras)

### 5.2.1. Riesgos Climáticos

Con mayor frecuencia en la zona se presentan las heladas y granizadas, que tienen impactos negativos principalmente en la actividad agrícola, causando impactantes desastres naturales, tales como granizada, riadas, afectando así los sembradíos de los comunarios, dejando grandes pérdidas incalculables de dinero, cosas materiales incluso pérdidas humanas. La humedad en el Municipio de Las Carreras, promedio es del 51% con variaciones del 58,6% en el mes de Febrero y 46% en el mes de Junio.

- **Las heladas**

Que mayormente se presentan entre los meses de junio a septiembre, son bastante frecuentes y llegan a tener períodos de 4 meses en los que suelen presentarse temperaturas mínimas bastante fuertes (Hasta  $-5.5^{\circ}\text{C}$ ) llegando algunas veces a afectar severamente los cultivos. Las heladas suelen presentarse entre los meses de junio a septiembre, dependiendo de la altura a la que se encuentran las comunidades.



- **Las granizadas**

Tienen una probabilidad de ocurrencia poco significativa, sin embargo, pueden ser muy perjudiciales en especial para los árboles frutales. Las granizadas, se presentan generalmente entre los meses diciembre, enero y febrero, con un valor promedio de 5 a 10 días al año, estos últimos tiempos el cambio climático causó un gran impacto en el mundo, el Municipio de Las Carreras no es ajeno a dichos cambios, el efecto invernadero se ve claramente dichas consecuencias son pavorosas afectando al agro en gran manera.

### 5.2.2. Soleamiento

El recorrido del sol en el verano es de Este (naciente) al Oeste (poniente). Y en el invierno tenemos un desplazamiento ligeramente inclinado con una naciente en posición noreste y poniente en posición suroeste.

- La salida del sol en verano es a horas 5: 30 a.m. y la puesta a horas 7:00 p.m.
- La salida del sol en invierno es a horas 6:30 a.m. y la puesta a horas 6:00 p.m.



Mapa 9: Soleamiento (Las Carreras)



### 5.2.3. Vientos

La dirección predominante de los vientos es de Sureste a Noroeste en todo el municipio. La velocidad de ráfagas máximas de viento se registró el 21 de Julio del año 2010 y fue la siguiente: 11.4km/h.



*Mapa 10: Vientos (Las Carreras)*

### 5.2.4. Precipitación

La época de lluvias empieza en los meses de noviembre y diciembre y concluye en los meses de febrero y marzo, mientras que la época seca se produce normalmente entre los meses de mayo a septiembre, existiendo algunos años excepcionales que pueden adelantarse o atrasarse a lo sumo en un mes.

Las precipitaciones anuales van desde los 250 a 550 mm anuales aisladas de alta intensidad y corta duración.



### 5.2.5. Temperatura

La temperatura promedio en La Región Sud de Chuquisaca en todos sus municipios es de 12,5°C a 17,5°C, en promedio anual se tiene 15,21°C.

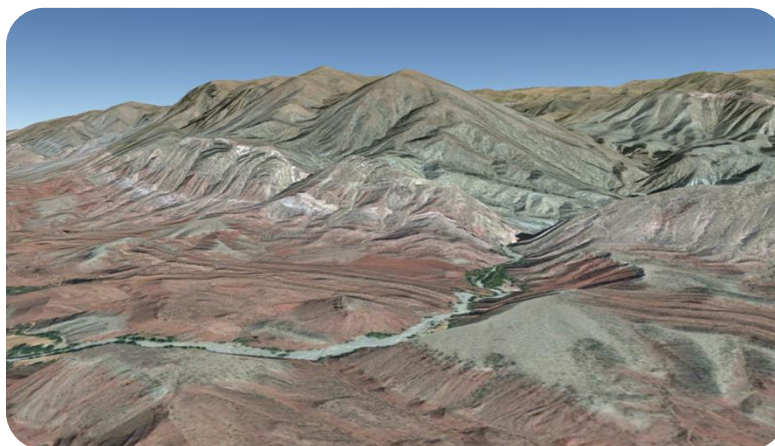
Sin embargo en los meses de diciembre a enero se presentan las temperaturas más altas promediando entre 32° a 42° centígrados. Y las temperaturas más bajas se manifiestan entre los meses de junio a agosto, entre -2° a 5° centígrados.

Parámetros	Jul.	Agos.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Febr.	Mar.	Abr.	May	Jun.	Anual
Temperatura media (°c)	14,4	16,7	18,6	20,5	21	21,5	21	20,7	20,4	19,8	17,1	14,8	18,9
Precipitación Total (mm)	0	1,3	6,4	17,9	24,9	50,3	55,3	60,8	44,4	12,2	0,9	0	27,4
Precipitación Máxima 24 hrs (mm)	16,8	16	24,2	25,8	40	72	74,5	32	48,5	22,4	25	9,5	74,5

Tabla 8: Temperatura - Municipio Las carreras

### 5.2.6. Topografía

Las características del relieve, permiten distinguir una relativa variabilidad de altitudes en su pequeña cobertura, por la irregularidad de la topografía; sin embargo en gran cobertura se distinguen 2 niveles altitudinales predominantes: de Este a Oeste van desde los 2.345 m.s.n.m., hasta los 2.750 m.s.n.m. en el extremo Oeste.





### III. METODOLOGIA

La metodología empleada en el presente trabajo es de carácter científico y pertenece a: LA INICIATIVA DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

#### 1. Introducción

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) creó la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) en 2010 en respuesta al veloz y poco regulado proceso de urbanización en la región de América Latina y el Caribe (ALC) y la consecuente necesidad de abordar las problemáticas relativas a la sostenibilidad que enfrentan las ciudades medianas en rápido crecimiento.

La Iniciativa respalda a las ciudades participantes en el desarrollo de planes de acción que abordan tres dimensiones de la sostenibilidad: la sostenibilidad ambiental, el desarrollo urbano sostenible, y la sostenibilidad fiscal y la buena gobernabilidad. La dimensión ambiental incluye temas tales como la calidad del aire y el agua, la mitigación de las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI), la adaptación al cambio climático, la reducción de la vulnerabilidad a los desastres naturales y la cobertura de los servicios públicos. La dimensión del desarrollo urbano considera los aspectos físicos, económicos y sociales del desarrollo urbano. La dimensión fiscal y de gobernabilidad aborda las características de la buena gobernabilidad, entre ellas: transparencia, participación pública y gestión orientada a la obtención de resultados, así como también las prácticas fiscales de las ciudades, como la recuperación de los costos de pago, la administración de la deuda y la inversión pública. Juntamente con los datos cualitativos recabados por medio de entrevistas y la experiencia de especialistas, los indicadores se utilizan para identificar las problemáticas críticas de una determinada ciudad. Actualmente, la ICES contempla entre uno y nueve indicadores para cada uno de los 23



temas distintos relacionados con las dimensiones ambiental, urbana y fiscal/de gobernabilidad de la sostenibilidad. La ICES ha creado tres categorías para clasificar el valor de cada indicador: “verde” (sostenible, buen desempeño), “amarillo” (desempeño potencialmente problemático) o “rojo” (no sostenible, desempeño altamente problemático). Sobre la base del color designado a los indicadores de cada tema, el tema mismo se clasifica en rojo, amarillo o verde.

### 1.1. El rol de los indicadores en la Iniciativa

- Por qué se precisa un diagnóstico rápido

Las ciudades constituyen sistemas complejos y dinámicos que comprenden innumerables componentes que interactúan entre sí. A fin de entender las problemáticas de una ciudad, es necesario analizar la mayor cantidad posible de dichos componente. Sin embargo, la cantidad de tiempo y recursos de los cuales se disponen los funcionamientos de las ciudades para examinar en profundidad cada uno de estos temas es limitada.

Un diagnóstico rápido permite a las ciudades avanzar más ágilmente hacia la etapa de acción de la Iniciativa. Mantener la perspectiva del diagnóstico inicial les permite a las ciudades concentrarse en el desarrollo y la implementación de soluciones innovadoras a sus problemas de sostenibilidad. Existen dos motivos principales por los cuales es importante realizar un diagnóstico rápidamente. El primero de ellos es que, por su diseño, las ciudades seleccionadas para la ICES tienen un alto crecimiento y, por lo tanto, deben tomar medidas para resolver sus problemas de sostenibilidad inmediatamente o, de lo contrario, se arriesgan a alcanzar un desarrollo no sostenible que puede resultar mucho más difícil y costoso de corregir.

Otro motivo para avanzar rápidamente a la etapa de acción es la continuidad gubernamental.





- La función de los indicadores en la metodología de la ICES  
Con la participación de la ciudad, la ICES identifica rápidamente las problemáticas locales críticas, prioriza los sectores de desempeño deficiente más importantes y desarrolla un plan de acción con soluciones innovadoras y asequibles. La función primordial de los indicadores en la metodología no consiste en comparar una ciudad con otras, sino en ayudar a seleccionar las áreas críticas de la ciudad. Los indicadores y sus criterios de clasificación sirven para señalar donde hay un problema y cuál es la gravedad de la situación con el fin de priorizar la acción. Una vez que la ciudad decide qué resultados quiere lograr, puede seleccionar los indicadores más relevantes para sus objetivos.



Figura 6: Indicadores establecidos

- Los objetivos de los indicadores establecidos y la importancia de los datos.

El conjunto de indicadores de la ICES reviste al diagnóstico de la Iniciativa de tres importantes características cualitativas: integralidad, objetividad y posibilidad de comparación.

**Integralidad.** Un conjunto estándar de indicadores que comprende una amplia variedad de temas ayuda a garantizar que se considere y evalúe la totalidad de los temas importantes en cada ciudad.



**Objetividad.** Asimismo, los indicadores aportan un elemento crucial de objetividad al análisis de las problemáticas de la ciudad, su priorización y la planificación urbana en general. Para garantizar el respaldo local, la participación y la autodeterminación, la Iniciativa toma en cuenta a la opinión pública durante la priorización de los temas para el desarrollo del plan de acción, generalmente por medio de un sondeo de opinión pública representativo, y la decisión final de que temas incluir en el plan de acción se toma juntamente con los dirigentes de la ciudad.

**Posibilidad de comparación.** Un conjunto de indicadores claramente establecido también permite comparar el desempeño de la ciudad a lo largo del tiempo y con otras ciudades. Saber si el desempeño de la ciudad está mejorando o empeorando puede resultar tan importante como la condición actual.

## 1.2. Criterios para los indicadores incluidos en la ICES

Los indicadores de la ICES se seleccionan cuidadosamente sobre la base de las siguientes características:

- Representatividad

La ICES intenta seleccionar indicadores que se encuentren lo más estrechamente relacionados con el objetivo deseado (el impacto sobre la calidad de vida o la sostenibilidad).

- Universalidad

Los indicadores deberían medir fenómenos existentes en la mayoría de las ciudades emergentes de América Latina y el Caribe. Ello es distinto desde el punto de vista de la disponibilidad de datos. Conceptualmente, cada indicador debería poder aplicarse a la totalidad de las ciudades emergentes.



- **Facilidad de recopilación**  
En pos de un diagnóstico rápido, uno de los criterios aplicados para la selección de indicadores es la facilidad de recopilación de la información. Generalmente, los datos se encuentran disponibles a través de registros existentes, fuentes de información pública y/o investigaciones publicadas, o pueden ser observados fácilmente por recopiladores de datos. Ello no es solamente importante para el diagnóstico inicial, sino también para facilitar la actualización de los indicadores con el correr del tiempo. En la mayoría de los casos, esta responsabilidad recaerá en la municipalidad o el sistema de monitoreo ciudadano y, por lo tanto, los datos deben ser fáciles de obtener y no deben implicar costos a la hora de actualizarlos.
- **Objetividad y bajo potencial de manipulación o malinterpretación.**  
Los indicadores también fueron seleccionados por su objetividad y claridad. Los buenos indicadores son bien definidos, precisos, unívocos y fáciles de comprender. Cualquier persona o institución debería poder verificar y replicar los datos recabados.

### **1.3. Punto de referencia teórico**

El punto de referencia teórico actual se basa sobre promedios regionales, estándares internacionales, aportes de especialistas sectoriales regionales, comparaciones de grandes y medianas ciudades de la región de ALC y análisis de datos recabados en relación con las ciudades piloto de la ICES. En el caso de indicadores empleados a nivel internacional, los criterios se basan principalmente en normas internacionales y promedios regionales. En el caso de la mayoría de los indicadores fiscales, la evaluación depende del marco jurídico del país en cuestión y no de criterios aplicables a una región. En este caso, los datos de la ciudad se comparan con aquellos de otras ciudades del país. Para los indicadores cualitativos, los criterios suelen estar relacionados



con la medida en que se implementan los planos y normativas y con la medida en que las acciones se encuentran alineadas con los objetivos.

## 2. ANALISIS DE MODELOS REALES

### 2.1. INTERNACIONAL: Barranquilla Colombia



**ICES y su aplicación en Colombia.** La Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) del BID, promueve una metodología que permite el diagnóstico rápido y el análisis de las principales

problemáticas de las ciudades de la región y propone acciones clave para atenderlas. Dicha metodología viene aplicándose desde el 2011 y ya ha alcanzado a cubrir más de 20 ciudades de América Latina y el Caribe. FINDETER, en asociación con el BID, está implementado en Colombia la Plataforma Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), con el objetivo de impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades intermedias del país con una visión de largo plazo. Para ello adaptó la metodología ICES al contexto y desafíos del país, llegando a una metodología propia que aplicó de manera inicial en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira.

El presente Plan de Acción recoge los resultados de la aplicación de la metodología CSC en Barranquilla y ofrece las recomendaciones principales para que la ciudad oriente sus esfuerzos de manera integral con una



perspectiva de largo plazo. Este documento es resultado de un trabajo realizado en forma conjunta entre las autoridades de la ciudad, lideradas por la señora Alcaldesa Elsa Noguera de la Espriella, el equipo de FINDETER bajo la dirección de su Presidente, Luis Fernando Arboleda y el grupo de especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo encabezados por Ellis Juan, Coordinador ICES y Rafael de la Cruz, Representante de la entidad en el país. Para el desarrollo de este ejercicio se conformaron equipos interdisciplinarios de trabajo, integrados por especialistas sectoriales del BID y FINDETER, representantes de la administración de la ciudad y de la sociedad civil. La aplicación de la metodología se realizó en varias fases. Las primeras etapas de diagnóstico y priorización permitieron conocer los principales desafíos de la ciudad para alcanzar un desarrollo integral y sostenible e identificar las áreas que requieren atención prioritaria por parte de las autoridades locales. A partir de la identificación de aquellas áreas con mayor prioridad para la ciudad, se avanzó en la definición de las acciones específicas, tanto de pre inversión como de inversión, que la ciudad requiere avanzar y que son aquellas que recopila este Plan de Acción.

**Características de Barranquilla y sus principales logros hacia la sostenibilidad de largo plazo.**

Barranquilla es la cuarta ciudad de Colombia en términos de población, con 1,2 millones de habitantes. En los últimos años ha venido experimentando un crecimiento poblacional importante, dada su ubicación estratégica en el Caribe colombiano, su proximidad al Río Magdalena y su vocación histórica portuaria y comercial.

Actualmente, se perfila como una ciudad con un papel estratégico en la internacionalización de la economía del país, dada la entrada en vigencia de varios tratados de libre comercio de Colombia. La ciudad ha logrado importantes avances en la puesta en marcha de programas que han contribuido a mejorar la calidad de vida de sus residentes, donde vale la pena destacar la



expansión de los servicios sociales, especialmente aquellos en el área de salud y educación. En materia de seguridad ciudadana, Barranquilla ha desarrollado esfuerzos importantes que le han permitido registrar reducciones en la tasa de homicidio y otros indicadores. También viene avanzando de manera contundente en aspectos de gestión pública y fiscal, en donde se destacan la reestructuración organizacional y el fortalecimiento de la administración, en términos de recursos humanos y herramientas de gestión. Dichos avances y medidas exitosas de saneamiento financiero, le han permitido mejorar el desempeño fiscal, la prestación de servicios, y la transparencia de la administración.

#### **El caso de Barranquilla: Diagnóstico y prioridades**

A partir de la aplicación de la metodología CSC se han identificado las principales fortalezas y áreas críticas de Barranquilla. La evaluación de cerca de 150 indicadores permitió definir los temas más relevantes a trabajar. Cada uno de los aspectos examinados fue comparado con puntos de referencia teóricos (o benchmarks) basados en estándares internacionales, y ajustados al contexto nacional. Para ello, se clasificó la situación en cada tema mediante un ejercicio de semaforización, señalando en verde los temas en que la ciudad se encuentra bien; en amarillo, a aquellas áreas en que la ciudad puede mejorar y en rojo, a las áreas en que la ciudad debe mejorar. Bajo este esquema, en la dimensión de sostenibilidad ambiental se analizaron temas como disponibilidad de recursos, cobertura y calidad de los servicios públicos, y los posibles efectos de desastres naturales. Confirmando aspectos previamente identificados por la Administración local, uno de los aspectos que requiere mayor atención es el tema de saneamiento y drenaje. Así mismo, en términos de calidad del aire y vulnerabilidad ante desastres naturales se puede evidenciar una situación crítica. En contraste, los servicios de acueducto y energía presentan un buen desempeño en calidad y cobertura. En términos de la dimensión de sostenibilidad urbana, analizando la



infraestructura de la ciudad y su crecimiento se evidencia una situación que requiere mejoras, tal como sucede en la mayoría de ciudades colombianas. La movilidad, por su parte, no muestra una situación crítica en términos comparativos con otras áreas. Sin embargo, este es un caso especial, en el que la validación de los indicadores con los actores de la ciudad y el análisis de la opinión pública lo clasificó como una de las áreas más urgentes. En la dimensión de sostenibilidad económica y social, se estudiaron las oportunidades de desarrollo empresarial dinámico de la ciudad y la provisión de servicios sociales para sus habitantes. El análisis mostró que los aspectos más críticos son la competitividad de la economía, la conectividad digital y la seguridad ciudadana. Por último, en el marco de la dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernanza se evidencian varios indicadores en rojo y amarillo que requieren de atención. Sin embargo, la situación más crítica es el riesgo frente a los pasivos contingentes. Otros aspectos como la deuda, y el manejo del gasto presentan oportunidades de mejora, aunque se encuentren en una situación intermedia. En resumen, se identificaron varios temas que requieren atención y acción. Gracias al ejercicio de valoración descrito a continuación fue posible identificar las áreas críticas más prioritarias y aquellas que generen mayores impactos en la ciudad para apuntarle a un desarrollo integrado y sostenible en el largo plazo.

### **Resultados del Ejercicio de Priorización**

Partiendo del ejercicio de análisis de indicadores (o benchmarks) descrito anteriormente, se procedió a establecer las áreas con mayor aporte a la sostenibilidad de Barranquilla y que además sean las que brinden mayor beneficio económico e impacto a la población.

Para ello, se realizó un ejercicio de priorización de todas las áreas estudiadas por la metodología. Dicho ejercicio valoró cada área a partir de tres filtros: (i) cambio climático; (ii) opinión pública y (iii) costo económico. Cada filtro le dio una puntuación a cada área estudiada con valores entre 1 y 5, donde 1 es la



prioridad más baja y 5 la más alta. Las áreas con mayor puntaje en la sumatoria de las valoraciones de los benchmarks y los tres filtros son aquellas que se identifican como de mayor prioridad para la ciudad.

En Barranquilla, el filtro de cambio climático se aplicó en agosto de 2012. Para ello se desarrollaron una serie de grupos focales, los cuales estaban compuestos por expertos del tema a tratar, vinculados con el sector público, privado y académico de la ciudad, y moderado por una persona con experiencia en el tema. El objetivo de este grupo era obtener un entendimiento detallado de los temas, así como evaluar los problemas que se presentan de acuerdo a una batería de indicadores. La conversación se enfocó sobre cuáles son las necesidades más importantes para los expertos, de esta manera, ellos posicionaron los temas que consideran más relevantes en la escala de 1 a 5, siendo 1 el de menor preocupación con respecto a la vulnerabilidad ante el cambio climático y 5 el de mayor preocupación. Así mismo, se expusieron qué acciones puede llevar a cabo la ciudad para mejorar en cada una de las áreas consideradas como críticas.

El filtro de opinión pública se aplicó utilizando los resultados de una encuesta para conocer la percepción ciudadana frente a los diferentes temas prioritarios de la ciudad. La encuesta fue realizada por el Centro Nacional de Consultoría en Julio de 2012 y fue aplicada a un total de 384 personas seleccionadas de manera aleatoria, todas ellas mayores de edad, residentes de Barranquilla y representantes de diferentes estratos sociales de la ciudad.

La aplicación del filtro económico se realizó mediante una cuantificación paramétrica de los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver la problemática de cada uno de los temas hasta cumplir con el benchmark ideal. Los beneficios fueron proyectados a 15 años, traídos a valor presente a una tasa de descuento de 12%. Se construyó una medida de producto interno bruto (PIB) regional multiplicando el PIB nacional per cápita por el número de habitantes de la ciudad, para así realizar una comparación absoluta con los





beneficios de cada sector. Para ello, se utilizaron datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE) y de estudios sectoriales en las diferentes áreas evaluadas.

**Plan de Acción**

Temas	Benchmark	Filtro de Opinión Pública	Filtro Ambiental	Filtro Económico	Puntaje
Mitigación del Cambio Climático	5	5	5	2	17
Ordenamiento del Territorio	5	4	5	2	16
Inequidad Urbana	3	5	3	5	16
Saneamiento y Drenaje	5	2	3	5	15
Calidad del Aire	5	4	5		14
Seguridad Ciudadana	5	5	3	1	14
Empleo	3	5	1	5	14
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	5	3	5		13
Competitividad de la Economía	5	4	3	1	13
Gestión Pública Participativa	3	5	3	2	13
Movilidad / Transporte	3	3	5	2	13
Conectividad	5	3	3	1	12
Gestión Pública Moderna	5	5	1	1	12
Energía	3	2	5	2	12
Mecanismos adecuados de ingresos, gastos y endeudamiento	3	4	3	2	12
Transparencia	3	5	1	2	11
Salud	3	3	3	1	10
Ruido	3	5	1		9
Educación	3	2	3	1	9
Gestión de Residuos Sólidos	3	1	3		7
Agua	1	1	3	1	6

- Ordenamiento Territorial
- Transporte y Movilidad
- Drenaje Pluvial
- Medio Ambiente y Atención al Cambio Climático
- Competitividad
- Seguridad Ciudadana
- Gestión Fiscal

A continuación se presentan las acciones estratégicas que le apuntan a una mayor sostenibilidad de la ciudad, las cuales vienen acompañadas de una matriz resumen con las actividades prioritarias y sus valores estimados, clasificados en rubros de pre-inversión e inversión. Para efectos de este Plan de Acción, la pre-inversión agrupa actividades, tales como el desarrollo de



diagnósticos, capacitaciones, estudios de viabilidad y formulación de planes sectoriales y otros instrumentos de planificación. La inversión contempla la implementación de obras y la ejecución de acciones de gran envergadura.

**Visión de largo plazo:**

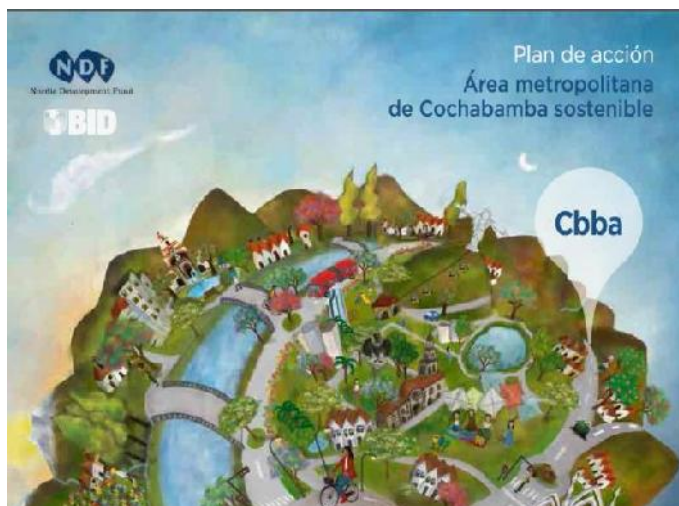
Las acciones propuestas en este Plan de Acción buscan mejoras integrales y duraderas para lograr la sostenibilidad urbana, medioambiental, socio-económica y fiscal de Barranquilla. Así la ciudad podrá ofrecer a sus habitantes una mejor calidad de vida.

Mediante la ejecución de las acciones propuestas, se espera que en el mediano y largo plazo Barranquilla consiga:

- Consolidar la visión e integración metropolitana
- Mejorar la calidad del hábitat
- Mejorar la calidad del transporte y la movilidad
- Mejorar la vulnerabilidad de la ciudad ante el fenómeno de los arroyos
- Reducir la vulnerabilidad a los efectos del cambio climático y preparar a la ciudad ante las amenazas climáticas por las cuales se vería más afectada
- Consolidar a la ciudad como un punto estratégico de negocios
- Prevenir la violencia y asegurar una mayor seguridad ciudadana
- Consolidar los esfuerzos de la Administración en el área de gestión pública y fiscal



## 2.2. NACIONAL: Cochabamba Bolivia



La fase de diagnóstico de la ICES en el Área Metropolitana de Cochabamba comenzó con el análisis detallado de los 140 indicadores de desempeño previstos por la metodología.

Atendiendo a fenómenos particulares del contexto

social de Cochabamba se decidió incluir cuatro indicadores adicionales en el diagnóstico, específicamente en temas de desarrollo infantil y género<sup>3</sup>. El trabajo de recolección de datos fue realizado por los especialistas del equipo técnico del BID, personal de los gobiernos municipales del AMetC e investigadores del Ceplag de la Universidad Mayor de San Simón. Una de las principales dificultades en esta etapa fue la carencia de información, tanto a nivel municipal como a nivel metropolitano, por lo que en muchos casos se recurrió a variables aproximadas que permitieron estimar el valor de los indicadores. En algunos casos no fue posible obtener información actualizada, salvo en el municipio de Cochabamba; por la ausencia de instancias que coadyuvaran en la sistematización de ésta en sus jurisdicciones. El municipio de Cochabamba alberga aproximadamente al 60% de la población total del AMetC.

Luego de realizar el levantamiento de los indicadores, se los comparó con los valores teóricos de referencia para clasificarlos según los colores del semáforo [verde, amarillo o rojo], en función de su desempeño. Una vez concluido este ejercicio, el equipo del BID—con un amplio apoyo de los especialistas de la ciudad— analizó cada uno de los 24 temas o sectores, utilizando los datos de



indicadores obtenidos. Para este análisis conjunto de indicadores por tema se recurrió asimismo a información secundaria y a un exhaustivo trabajo de campo que permitió obtener una visión integral de cada una de las problemáticas. En base a estos estudios, se definió el color para cada uno de los temas [verde, amarillo o rojo].

### Resultados del proceso de priorización temático

Como resultado del diagnóstico multisectorial, que permitió la identificación de temas que pueden ayudar a mejorar la sostenibilidad del AMetC, y de la priorización de éstos que realiza la opinión pública, impacto económico, cambio climático y valoración de especialistas, se determinaron tentativamente las áreas de acción prioritarias de una primera etapa y/o aquellas que deben ser atendidas en el corto plazo y que no deben ser descuidadas en la búsqueda de la sostenibilidad a mediano y largo plazo.

Sector	Planilla indicad.	Indicadores	FILTROS				Total
			Económico	Encuesta	Interrelación de sectores	Cambio climático	
1 Agua	●	5	5	5	4	4	23
2 Movilidad / Transporte	●	5	5	2	4	5	21
3 Inequidad urbana	●	5	5	1	5	3	19
4 Salud	●	5	4	3	4	3	19
5 Educación	●	5	5	1	4	3	18
6 Ordenamiento del territorio Uso del suelo	●	5	3	0	5	5	18
7 Saneamiento y drenaje	●	5	1	3	3	4	16
8 Seguridad ciudadana	●	2	5	5	2	2	16
9 Gestión de residuos sólidos	●	5	2	2	3	4	16
10 Empleo	●	5	5	2	2	2	16
11 Manejo del gasto	●	5	5	0	3	3	16
12 Vulnerabilidad ante desastres naturales	●	5	2	0	4	4	15
13 Energía	●	2	3	1	4	5	15
14 Competitividad de la económica	●	5	1	0	4	3	13
15 Calidad de aire	●	5	1	1	2	3	12
16 Impuestos y autonomía financiera	●	5	2	0	3	2	12
17 Mitigación del cambio climático	●	2	2	1	2	4	11
18 Conectividad	●	5	1	0	1	3	10
19 Ruido	●	5	1	1	2	1	10
20 Transparencia	●	5	1	0	1	2	9
21 Gestión pública moderna	●	2	1	0	3	2	8
22 Deuda	●	0	0	0	3	3	6
23 Pasivos contingentes	●	0	0	0	3	2	5
24 Gestión pública participativa	●	0	0	0	3	1	4

El cuadro siguiente sintetiza los resultados de la fase de priorización y ordena los temas estudiados de acuerdo con el análisis conjunto de los filtros aplicados. La ICES ha identificado las siguientes áreas temáticas prioritarias

para la sostenibilidad futura del AMetC: agua; movilidad y transporte; equidad urbana; salud; educación y ordenamiento territorial.



### Plan de acción

La aplicación de la metodología en el AMetC permitió identificar los principales desafíos para la sostenibilidad de largo plazo de la urbe y priorizar las siguientes seis áreas específicas: (I) agua; (II) movilidad y transporte; (III) equidad; (IV) educación; (V) salud; y (VI) ordenamiento territorial. Paralelamente, el análisis territorial reveló la existencia de zonas del AMetC que concentran una multiplicidad de problemáticas que deben ser abordadas de manera específica a través de un enfoque más territorial e integral.

La selección final de los temas priorizados ilustra la importancia del cambio climático como asunto transversal en Cochabamba, porque está afectado y, a la par, afecta a varios sectores. Los tres primeros temas identificados tienen un claro vínculo con la mitigación o la adaptación al cambio climático. Las proyecciones del estudio de vulnerabilidad para Cochabamba indican que existe la posibilidad de que el cambio climático aumente la frecuencia de sequías por una disminución de las precipitaciones anuales. Esto podría restringir la disponibilidad de agua para el consumo humano y la agricultura.

Otra probabilidad es que aumente la intensidad de las precipitaciones, situación que provocará una presión adicional sobre el sistema de drenajes de la ciudad, así como un incremento de las posibles áreas de inundación. En este contexto, el ordenamiento territorial es muy relevante, especialmente porque el uso de suelo influye sobre el nivel de exposición de la infraestructura a las amenazas naturales y así los daños que pueden causar. La experiencia en otras ciudades muestra que, en general, la población más vulnerable es la que sufre los mayores impactos, lo que refleja como el tema de la equidad posee también una dimensión de cambio climático. En cuanto a la mitigación del cambio climático, el tema de la movilidad y el transporte es de gran importancia en Cochabamba dado que este sector produce casi el 40% de las emisiones de GEI del AMetC, según el estudio de mitigación de emisiones que realizó la ICES.



En función a estos resultados, la metodología ICES ayudó a los gobiernos locales del AMetC y al BID a identificar un conjunto de líneas estratégicas y acciones de corto y mediano plazo que ayudarán a enfrentar los retos de sostenibilidad. Estas soluciones han sido consensuadas por el Comité de Contraparte Metropolitano, una instancia técnica operativa ad-hoc conformada por los representantes técnicos de los municipios del área metropolitana, del Gobierno Departamental de y de la sociedad civil organizada. De allí surgieron las estrategias y acciones que se describen a continuación, todas ellas enmarcadas en una visión de largo plazo que apunta a construir un área metropolitana más sostenible y con mejor calidad de vida para todos sus habitantes.

### 3. INDICADORES

<b>P01 OCUPACION DEL SUELO</b>			
Subprograma	Código	Indicador	
Intensidad de uso	01	Densidad de viviendas	●
	02	Lineamientos uso de suelo patrimonial	●
	03	Políticas específicas del área patrimonial	●
	04	Densidad de áreas verdes	●
Planificación del uso del suelo	05	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo	●
<b>P02 ESPACIO PUBLICO Y HABITABILIDAD</b>			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del espacio publico	06	Calidad del aire	●
	07	Calidad del espacio	●
Ordenación	08	Compacidad corregida	●



**P03 MOVILIDAD Y SERVICIOS**

Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	09	Modo de desplazamiento de la población	
	10	Proximidad a redes de transporte alternativo al automóvil	
Funcionalidad	11	Reparto de viario publico	
Dotación de infraestructuras	12	Proximidad a aparcamiento para bicicletas	
	13	Proximidad al servicio de préstamo de bicicletas	

**P04 METABOLISMO URBANO**

Subprograma	Código	Indicador	
Energía	14	Hogares con conexión autorizada a la red de energía eléctrica	
	15	Hogares con conexión a la red de suministro de gas natural	
Agua	16	Hogares con conexiones domiciliarias a la red de agua	
	17	Consumo de agua por persona	
	18	Continuidad del servicio de agua	
	19	Calidad del agua	
	20	Porcentaje de áreas vedes con conexiones a la red de agua	
	21	Suficiencia hídrica	
Alimentos	22	Autoproducción alimentaria	



Gestión de residuos	23	Población de la ciudad con recolección regular de residuos sólidos municipales	●
	24	Residuos sólidos municipales vertidos en vertederos a cielo abierto, vertederos controlados, cuerpos de agua o quemados	●
	25	Porcentaje de residuos orgánicos de la mancomunidad que son separados y clasificados para reciclado	●
	26	Porcentaje de aguas residuales tratadas	●
Saneamiento y drenaje	27	Hogares con conexión domiciliaria al sistema de alcantarillado	●
	28	Aguas residuales tratadas de conformidad con las normas nacionales	●

**P05 ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD URBANA**

Subprograma	Código	Indicador	
Estructura	29	Permeabilidad del suelo	●
	30	Superficie verde por habitante	●
	31	Proximidad simultánea a espacios verdes	●
Potencial	32	Densidad de árboles por tramo de calle	●
	33	Diversidad de arbolado urbano	●
	34	Conectividad de la red verde	●





**P06 COHESION SOCIAL**

Subprograma	Código	Indicador	
Mezcla de población	35	Índice de envejecimiento	
	36	Población por debajo de la línea de pobreza	
	37	Tasa de desempleo promedio anual	
	38	Tasa de analfabetismo entre los adultos	
Equipamientos	39	Dotación de equipamientos	
	40	Proximidad a equipamientos básicos	
Seguridad	41	Porcentaje de habitantes que se sienten seguros	

**P07 PATRIMONIO**

Subprograma	Código	Indicador	
Conocimiento de patrimonio	42	Ciudadanos que tienen conocimiento de patrimonio natural	
	43	Ciudadanos que tienen conocimiento de patrimonio cultural	
	44	Ciudadanos que tienen conocimiento de patrimonio natural-cultural.	
	45	Apreciación de patrimonio natural	
	46	Apreciación de patrimonio cultural	
	47	Apreciación de patrimonio natural-cultural	

**P08 GESTION SOCIAL PATRIMONIAL**

Subprograma	Código	Indicador	
Idioma	48	Porcentaje de personas que habla nativa	



	49	Porcentaje de personas que habla español	
	50	Porcentaje de personas que habla otro idioma	
Actividades	51	Deportes	
	52	Música típica	
Alimentos	53	Autoproducción alimentaria	
	54	Gastronomía típica	
Conectividad	55	Internet	
	56	Telefonía	
<b>P09 PROTECCION DE PATRIMONIO</b>			
<b>Subprograma</b>	<b>Código</b>	<b>Indicador</b>	
Estado	57	Patrimonio natural buen estado	
	58	Patrimonio cultural en buen estado	
	59	Patrimonio natural-cultural en buen estado	
Conservación	60	Declaración de áreas protegidas municipales	
	61	Inventario y catalogación Patrimonio natural	
	62	Inventario y catalogación Patrimonio cultural	
	63	Inventario y catalogación Patrimonio cultural-natural.	
	64	Normas locales de protección Patrimonio cultural	
	65	Normas locales de protección Patrimonio natural	
	66	Normas locales de protección Patrimonio cultural-natural.	



	67	Declaración de áreas protegidas municipales	●
	68	Inventario y catalogación Patrimonio natural	●
<b>P10 GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA</b>			
<b>Subprograma</b>	<b>Código</b>	<b>Indicador</b>	
Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública	69	Existencia de un proceso de planificación participativa	●
<b>P11 GESTIÓN TURÍSTICA</b>			
<b>Subprograma</b>	<b>Código</b>	<b>Indicador</b>	
Conocimientos de los atractivos turísticos	70	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales	●
	71	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales	●
	72	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos natural - cultural	●
	73	Inventario de los atractivos turísticos	●
Protección de los atractivos turísticos	74	Existencia de normas de protección	●
Difusión	75	Existencia de planes para la difusión del patrimonio	●
	76	Existencia de rutas turísticas	●
<b>P12 GESTIÓN DEL GASTO</b>			
<b>Subprograma</b>	<b>Código</b>	<b>Indicador</b>	
Calidad del gasto público	77	Presupuesto destinado al turismo	●

*Tabla 9: Indicadores generales*

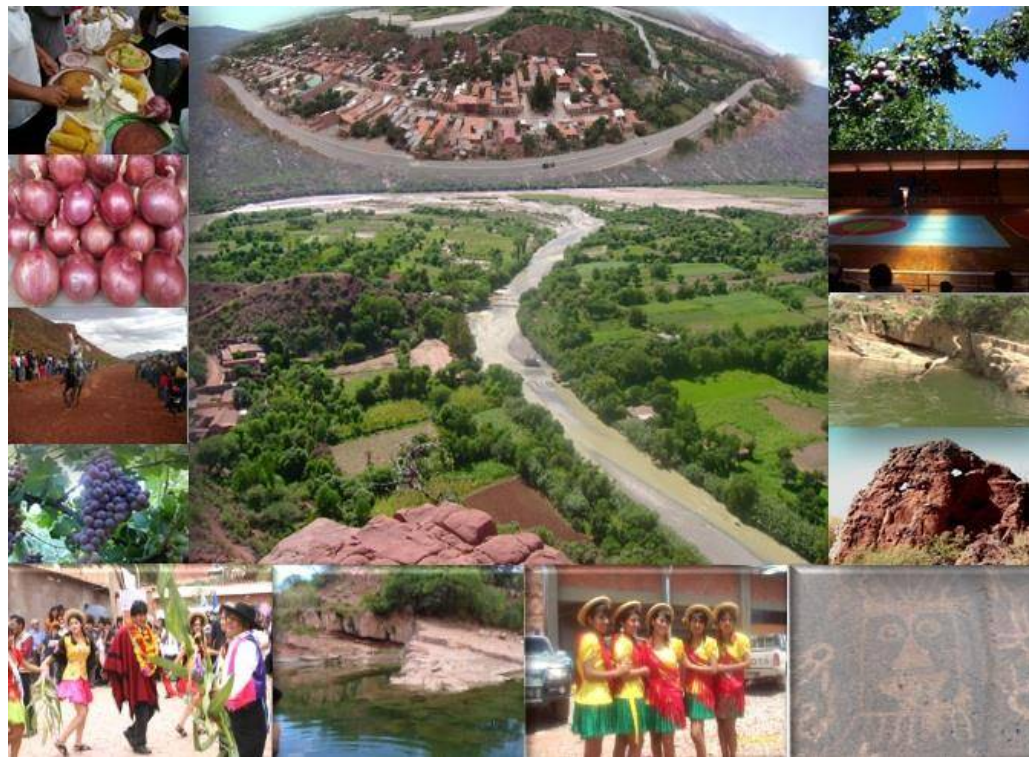


**ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LINEAMIENTOS DE  
TURISMO PARA LA MANCOMUNIDAD EL PUENTE – LAS  
CARRERAS**

**I. MARCO TEÓRICO**

**1. INTRODUCCIÓN**

El turismo es un potencial que debe ser aprovechado, este se encuentra dentro de las actividades que generan un gran movimiento económico en ambos departamentos.



Los municipios presentan cualidades para desarrollar turismo, ya sea histórico, cultural o natural.



Es por estas razones que actuar sobre estrategias basadas en políticas para generar turismo será la base fundamental para el desarrollo turístico; tomando en cuenta la riqueza histórica que se encuentra en los municipios.

La presente investigación se planteó con el objetivo central de evaluar el nivel de desarrollo actual de las actividades ecoturísticas en los municipios "El Puente" Tarija y "Las Carreras" Chuquisaca, y generar propuestas de desarrollo sostenible basadas en el aprovechamiento de los recursos de forma sostenible. Se siguió de manera aproximada el procedimiento propuesto por la Organización Mundial de Turismo para producir indicadores descriptivos y operacionales para un destino turístico.



Los residentes, perciben como una buena opción el desarrollo ecoturístico, pero la realidad actual es que no hay planes de desarrollo turístico sustentable para los municipios de "El Puente" y "Las Carreras".



El desarrollo del proyecto consiste en combinar la diversidad de tipos de turismo que existen para que así el recorrido sea más atractivo y dinámico para los turistas, para esto se analizó las potencialidades que tienen los municipios determinando zonas con una gran riqueza paleontológica (tales como huellas de dinosaurio, petroglifos, etc.) y natural (como pozas, cañones, etc.) en la comunidades de:

- + Carreras
- + Taraya
- + San Agustín
- + Socpora
- + La fragua
- + Santa rosa
- + Pompeya
- + Pirgua Pampa
- + Ircalaya
- + El puente
- + Monte chico
- + Santa Ana de Belén
- + Animas
- + Cazón Pampa
- + Chayaza
- + Carrizal





## 2. ANTECEDENTES

El turismo basado en el desplazamiento de personas, se inicia en Bolivia en el periodo pre inca e inca, cuyas características sociales determinan que ciertos grupos de privilegio podían desplazarse fuera del lugar de su residencia habitual. Bajo estas mismas características los desplazamientos en la época de la colonia y república son de gran interés, se desarrollan en expediciones que buscan riqueza y expansión del dominio español, hasta llegar al periodo republicano casi actual, donde aparecen los primeros entes oficiales de turismo y el surgimiento de los pioneros en desarrollar el turismo organizado “todo incluido” en Bolivia.

### **Historia del turismo en Bolivia**

#### **Periodo pre incaico e incaico**

La inexistencia de bibliografía que nos permita realizar un análisis histórico del turismo en nuestro país, ha hecho que tengamos que recurrir a las fuentes de información dejadas por los cronistas en la colonia y hacer una adecuación al componente turístico basado en los viajes y desplazamientos.

Según Díaz Romero, la ciudad de Tihuanaco fue ciertamente la metrópoli de los Kollas que se establecieron en las márgenes del lago Titicaca como una grandiosa civilización erradicada después de tres mil años de existencia, siendo destruida la capital de los Kollas por la irrupción súbita y torrenciosa de otra raza salida de las regiones subandinas, raza mongólica, terrible, devastadora en todos los tiempos de su historia; eran los Jaimayas a quienes hoy se llama Aymaras. Esta raza se mezcló y mestizo con los Kollas conquistados, resultando de esta mezcla los aymaras-quechuas. El investigador Humboldt es quien afirma que existieron migraciones del



continente asiático en las latitudes americanas, esta raza se asentó en México en el Imperio de Anahuat y en Tahuantinsuyo Perú.

Posteriormente a esta civilización aparecen los Incas. Existen diversas interpretaciones sobre los desplazamientos que hubieran realizado, si bien la mayor parte de éstas se debe a versiones más relacionadas con los planteamientos occidentales en base a los legados dejados por los cronistas de la época.

Socialmente se establece que estuvieron organizados en una estructura piramidal, en la parte superior se encontraba el Inca o supremo gobernante, por debajo los orejones o miembros de las Panacas Reales, y por último la masa social no privilegiada.

En la estructura organizativa inca tuvieron gran importancia los ayllu; fueron las cédulas básicas de la estructuración inca. Generalmente estaban relacionados por vínculos familiares y llevaban a cabo un proceso de repartición y trabajo colectivo de las labores productivas: tenían un territorio para su provecho, entregado por el Gran Inca, que significaba su único medio de subsistencia, y que era trabajado de forma comunitaria por distintas familias (el cabeza de familia sería el máximo responsable de cada grupo).

Al mismo tiempo que cultivaban sus propias tierras, a merced de la mita (la cual la entendemos como el aprovechamiento del esfuerzo personal, los súbditos del Inca también trabajaban las tierras del Estado (de las que se obtenían los beneficios para sustentar los gastos del templo, del culto, de la administración civil y de la administración militar y los viajes que se realizaban).

Por otra parte encontramos las Panacas Reales que, a decir de Álvarez Quezada, estaban formadas por los descendientes del Inca (a excepción del heredero al trono). Las Panacas se relacionaban o situaban en torno al palacio





del gobernante y debían rendirle culto y memoria a la muerte del mismo (a su muerte el gobernante dejaba una serie de bienes para el mantenimiento del palacio). Sus miembros fueron también conocidos como orejones y, al mismo tiempo, representaban o significaban los grupos de presión más importantes frente al gobernador, también disponían de los puestos y cargos más importantes de la administración y del ejército.

En este sentido debemos mencionar que los verdaderos incas, aquellos que debían mantener la limpieza del linaje, se denominaban Collana.

Los dirigentes de otros grupos sociales de los pueblos conquistados recibían el nombre de Callao y por último los Payan fueron los descendientes de estos últimos con concubinas.

Las mujeres escogidas o "aolla": eran una especie de monjas, según crónicas españolas; mujeres recogidas a la temprana edad de los 8 a 10 años por los sacerdotes y que recibían una esmerada educación en centros especiales, una vez pasada la pubertad debían ingresar a un noviciado de tres años para posteriormente ser utilizadas para sacrificios rituales, o bien como vírgenes del Sol (cuidan el templo y el culto), también fueron concubinas del Inca.

Los mitimaes eran grupos o comunidades de personas que debían desplazarse de forma forzosa a otras regiones para obtener los recursos que no poseían en sus territorios. Realizaban largos viajes en muchos de los casos eran caravanas que se desplazaban a pie y con un sequito de llamas, animal de carga que servía para transportar los productos, riquezas u objetos de valor. El fin de estos desplazamientos fue económico al mismo tiempo que político y militar pues éstos servirían, a su vez, de informadores y posteriores pobladores de nuevas tierras que entran bajo dominio inca. Los yanaconas, constituían el grupo de agricultores libres que estaban adscritos a la tierra, y que trabajan en las propiedades de los señores, panacas, o tierras públicas.



La organización política estaba instituida por una diarquía o gobierno cuatripartito (formado por cuatro grandes regiones o “sullis” del Imperio Inca -Tahuantinsuyu-).

Cabe destacar que el gobierno supremo del Imperio Inca no era hereditario sino que se realizaba una selección de candidatos para el cargo; con ello se generaba una gran tensión y provocaba continuas guerras civiles (constantes en la sociedad inca). Por esta razón se crearon asociaciones al trono durante la vida del gobernante, si bien no fueron siempre respetados estos acuerdos.

Por último hay que mencionar que existieron grandes desplazamientos incas por gran parte de la geografía sudamericana, fundamentalmente para someter a los pueblos conquistados. Según las crónicas de Juan de Betanzos, participaba en estos desplazamientos una multitud de súbditos del Inca; en muchos de los casos la presencia del Inca en los pueblos sometidos se lograba llevando en andas una réplica en barro o cerámica del Inca y a los pies de este ídolo se encontraba un envoltorio con los cabellos y uñas cortadas por varios años del Inca como medio de presencia física.

La gran labor de adaptación y cohesión política- social que realizaban los incas con los pueblos sometidos (generando simpatías, en algunos casos, por parte de los pueblos conquistados) eran todo un ceremonial, en ocasiones se respetaba hasta la misma organización y jerarquía interna, y los mismos jefes supremos.

Por otro lado, aunque los informes suministrados por los primeros cronistas son confusos, todos ellos son coincidentes en señalar que la expansión de los incas llegó hasta el territorio boliviano y la mayor manifestación de la existencia inca en Bolivia se encuentra en Incallajta (Cochabamba), la construcción de esta magnífica obra inca estaba destinada como un defensivo a los ataques periódicos que realizaban los Chiriguanos (pueblo bárbaro y



hostil). Las primeras informaciones que se tienen sobre estas ruinas las realiza Nordeskiol, quien desarrolla una labor importante en realizar una descripción minuciosa de todo el monumento y el relevamiento de la planta.

Por este trabajo se establece que los Incas se desplazaron por gran parte del territorio andino boliviano, existen actualmente rutas denominadas de “los Incas”, las cuales hoy son objeto de uso turístico.

El desplazamiento se realizaba a pie y con mulas, pero existió el sistema de los chasquis que eran los encomendados para llevar información, ellos cumplían su labor desplazándose por sendas por periodos determinados (8 o 10 horas de viaje), luego encontraban en los tambos al chasqui de turno, quien continuaba el viaje y así sucesivamente hasta que el mensaje o la encomienda llegaba a destino.

Los primeros establecimientos de hospedaje que se conocen en el incario son los tambos, las cuales, a decir de Milla Ursula , estaban formados por construcciones perimetrales con techo de dos caídas de agua en la cual descansaban tanto el chasqui, los viajeros, animales y los productos transportados a lomo de bestia. Hoy en día existe todavía en las ciudades altiplánicas de Bolivia este sistema de hospedaje conocido como tambo, donde los campesinos pernoctan juntamente con sus productos agrícolas para ser vendidos en las ferias de abasto.

### **El turismo en la colonia y república**

Los viajes que se realizaron en el continente americano constituyen uno de los grandes factores del renacimiento de los siglos XV y XVI, transformando la cosmovisión que tenían los pensadores y estudiosos de la humanidad.

El descubrimiento de la América realizado por Cristóbal Colón determino el mayor número de desplazamientos los cuales tenían como objetivos la conquista y sojuzgamiento de los originarios. Siguiendo los viajes de Colón,



se tienen los realizados por Cabot (1497), Cabraf (1500), Solís (1506) y a así un sinnúmero de travesías que se desarrollaron en el geografía americana. Si el objetivo fue la conquista, existieron otros viajes que buscaban el descubrimiento geográfico, botánico, mineralógico, etc.

En los siglos XVII fueron los sacerdotes católicos misioneros los que realizaron los más importantes viajes, así tenemos el caso del Padre Barca de Vega en 1633, Padre Tejerían en 1637, el laico Samuel Frik en 1687 es el que desarrollaron los principales estudios geográficos de la época.

A decir de Ballivián, las primeras expediciones científicas que se desarrollaron en Sud América estuvieron dirigidas por Carlos María de la Comadina, Pedro Bonguer, Luis Goldin y otros.

El tipo de viajes que se realizaron en estas épocas fueron fundamentalmente en barco como viajes transcontinentales hasta arribar a la América, de allá se continuaba los recorridos a lomo de bestia, siendo el principal medio de transporte el caballo y las mulas.

Según Ballivián, los viajes realizados hasta fines del siglos XVIII no fueron solamente realizados por españoles, sino por personas que pertenecían a distintas nacionalidades, teniendo esta un doble carácter de viajeros y conquistadores. Los primeros, con sus maravillosas narraciones, lograron conquistar el interés por estudiar estas regiones y los segundos para mostrar sus armas en las distintas regiones sudamericanas; entre los principales conquistadores tenemos a Francisco Pizarro, Diego Almagro, Valdivia, Mendoza y otros.

Las narraciones realizadas por los viajeros constituyen trabajos de "historiadores primitivos de las Indias", narrados por Gracilazo de la Vega, Padre Cieza de León, Betanzos y muchos otros.



Viajes expedicionarios, de trascendental importancia, son aquellos que fueron mandados a realizar por mandato del Rey Carlos III para estudiar las características geográficas y naturales; se encontraban encabezados por Hipólito Ruiz y José Pavón (1778). A esta época corresponden los viajes realizados por Alejandro Humboldt en 1799, quien juntamente con Bonpland desarrolló las principales investigaciones geográficas y botánicas de la América.

Las principales expediciones que se desarrollaron en el territorio que hoy corresponde a Bolivia estuvieron dirigidas por Fray Tomas de San Martín que vino con los conquistadores españoles al Perú y de allá se desplazaron hasta el Obispado de Charcas. Las expediciones de Diego de Almagro también tuvieron su importancia, a pesar que estas tenían el objetivo de la conquista y la codicia por las riquezas que se guardaba en este sector de la América. Siguieron a estos Gonzalo y Francisco Pizarro, quienes con espada en mano iban sometiendo a todo pueblo que encontraban a su paso.

Existen diversas versiones sobre los viajes expedicionarios de los siglos XVI, los cuales tuvieron como fin recorrer el noroeste del territorio altoperuano, hoy Bolivia. Destaca la labor de Pedro Anzures de Camporredondo, Benito Quiroga y otros, quienes visitaron lo que hoy es Alto Beni, Beni, Moxos, etc. Asimismo, expedicionarios como Núñez Cabeza de Vaca, Andrés Manso y otros realizaron desplazamientos expedicionarios por la zona sur del país correspondiente a los sectores del Chaco y Santa Cruz.

Es evidente que estos desplazamientos se realizaban fundamentalmente para descubrir nuevos lugares y buscando riqueza del oro, la plata, piedras preciosas, etc.; pero también existieron viajes que tenían como fin el conocer la riqueza biológica y cultural de nuestro territorio.



En diferentes tiempos y épocas se desarrollaron viajes expedicionarios en caravanas; así las experiencias de Humboldt, Tadeo Haenke, Foucet y muchos otros que recorrieron nuestro territorio palmo a palmo.

Estas experiencias de desplazamientos dieron origen hoy en día a una diversidad de posibilidades de visitas turísticas organizadas a diferentes puntos del país; muchas de ellas fueron de conocimiento del intelecto europeo.

Recientemente se ha realizado todo un estudio sobre los viajes de Alcides D Orbigni y de la importancia de sus investigaciones, que están empezando a ser utilizado como oferta turística.

Los viajes expedicionarios de los siglos XVIII y XIX aportaron información que fue altamente difundida en los círculos de la elite pensante de Europa, fue la que atrajo a turistas extranjeros a nuestro país, imbuidos por las maravillas que narraban en sus obras estos maestros de la geografía, biología y antropología.

### **El turismo en nuestros días**

El año 1930, durante la Presidencia de David Toro se cuenta con el primer ente oficial del turismo en Bolivia, es el momento en que se da importancia a esta actividad, la cual empieza a ser normada de alguna manera. El primer ente del turismo tiene bajo su tuición velar por el cuidado de los atractivos turísticos, su difusión y otorgar apoyo a los turistas que arriban al país.

El precursor del turismo organizado en Bolivia es Darius Morgan, quien llegó al país por los años 40. Al recorrer el sector altiplánico y especialmente el Lago Titicaca, quedó fascinado con la belleza paisajística de este sector, a partir de este momento, intentó mostrar la belleza de este hermoso lago a sus compatriotas: "navegar en el lago es uno de los más gratos recuerdos que puede experimentar el espíritu, un pequeño mar azul y manso en el que parece



que todos los reflejos y matices de la luz se diluyen en su diáfana transparencia”.

Morgan logró un ambiente para crear una agencia de viajes en las instalaciones del Hotel La Paz de ese entonces, empieza a organizar viajes todo incluido al Lago Titicaca, con una movilidad adaptada a tal fin, logró impactar a los turistas. Ante la inexistencia de establecimientos de hospedaje, montó campamentos en carpas para disfrutar del amanecer en el lago y de la navegación precaria, donde se deslizan lentamente pequeñas embarcaciones de madera que transportaban pasajeros y mercancías de uno a otro margen; las embarcaciones con sus cascos pintados de colores claros cabeceaban al golpe de los remos, no lejos de la vista, las balsas trabajadas de totora y empujadas por el viento donde un campesino pesca y se provee de juncos en los totorales. Hoy en día existe diversidad de agencias que ofrecen tours a precios accesibles, siempre dando privilegios a personas de nacionalidad boliviana.

En las últimas décadas los municipios del puente y carreras han tenido un crecimiento muy acelerado. La inexistencia de una planificación urbana que pueda garantizar un desarrollo armónico y equilibrado ha dado lugar a un desarrollo caótico e incontrolado, dominado por el interés económico y por una búsqueda de justicia social, mostrándose estos mediante los asentamientos clandestinos.

Ambos intereses no toman en cuenta al Medio Ambiente, generan un fuerte impacto, perturban e ignoran que la naturaleza es parte esencial que define la calidad de vida de la ciudadanía. Las instancias públicas siempre quedan rezagadas respecto al medio ambiente con sus obras y proyectos, por lo tanto también sus visiones; definitivamente dan preferencia al tráfico y la naturaleza se considera como un estorbo o un adorno más. Se está pavimentando y sellando superficies por todos lados hasta entrar en las quebradas y orillas de los ríos, áreas que deberían ser protegidas, recuperadas y restauradas como



áreas verdes de la ciudad, restableciendo su función como colector y filtro de las aguas pluviales, basado en el contacto con la naturaleza. Sus recursos los componen los parques nacionales, es decir, una flora y fauna interesante en la zona receptiva.

Nuestros inicios se remontan a una época en la cual ambas la localidades sólo disfrutaba del verano en las riberas de los ríos y lagunas del sector, un turismo sin duda agradable y entretenido para los niños y jóvenes, sin embargo carente de comodidades para los adultos y nuestra tercera edad. Esta iniciativa marco una gran diferencia con todas las antiguas ofertas turísticas y Complejo Turístico

El municipio del puente se encuentra en el departamento de Tarija, es cual se lo ubica al sudoeste de Bolivia y es frontera con Argentina y Paraguay La mayor parte del departamento es un bello jardín favorecido por la naturaleza en el que se conjugan poesía, canto, danza y diversas fragancias de violetas, jazmines, amancayas, azucenas y dalias. Ríos de cristalinas aguas marcan sus praderas y frondosos árboles protegen con sus sombras los grandes sembradíos.

Por otra parte el municipio de carreras se encuentra en el departamento de Chuquisaca ubicado en el sudeste del país con presencia de las diferentes ge formas de paisaje, es necesario identificar distintos procesos geológicos y geomorfológicos que de una u otra manera contribuyeron al modelado regional, local y característico propio de lugar, dándole realce al Municipio de Las Carreras con un singular paisaje turístico, con viñedos, ríos bañando el Cañón Cinteño, hortalizas que abunda en el lugar y muchas características propias del Municipio.

Una encuesta realizada a los visitantes sobre el turismo y las percepciones en el tema, recabó información de los visitantes que se apersonaron tanto a





oficinas municipales de turismo tanto de la Terminal de Buses. Durante la temporada de verano 2011 llegaron a ambos departamentos más de 6 mil visitantes de los cuales alrededor del 10% fueron consultados en la encuesta, pero lo que se destaca el impacto económico de al menos 7 millones de bolivianos.

El objeto es mostrar a la población el impacto que tiene el turismo, tomando en cuenta la cantidad de visitantes que reciben ambos departamentos, claro cada uno con su respectivo atractivo turístico.

Entre las actividades que cumple el turista están el paseo por la ciudades con un 22%, visita a museos e iglesias 18%, paseos por los alrededores el 16,96% y el 15, 48% buscan turismo rural, los visitantes que llegan a ambas ciudades se hospedan en hoteles, hostales y residenciales y permanecen en la ciudad entre dos a cuatro noches y llegan a gastar un promedio de 201 a 300 bolivianos por día.

Entonces lo que se quiere es integrar ambos departamentos, lo que nos llevó hasta el límite de ambos, en el cual encontramos un lugar que posee un soberbio paisaje entre valle y montañas que reciben en un abrazo ecológico a los viajeros que llegan a este lugar.

Esta es una mínima parte de lo que tienen las comunidades para compartir en el nuevo turismo que están buscando los visitantes del extranjero. Estos hermosos lugares poseen contacto directo con la naturaleza, convivencia con los comunarios, aprendizaje del arado de la tierra, y riqueza paleontológica.

Ante esta realidad surge la necesidad de implantar una ruta turística para que se pueda visitar la mayor parte de las comunidades de ambos municipios.



*IMPORTANCIA EN LA HISTORIA "DEL ECOTURISMO"*

El ecoturismo es una actividad que crece día a día en las personas que gustan de viajar para observar la naturaleza, para andar en el maravilloso mundo de la fauna y de la flora, de los paisajes y las particularidades de las comunidades, visitantes que, por tanto, ven en el mundo natural el sin fin de aventuras sanas que preñan la memoria de recuerdos y aprendizajes inolvidables.

La experiencia histórica nos demuestra que a partir de la aparición del hombre sobre la superficie de nuestro planeta, los grupos sociales han sido una constante, ya sea en forma de clanes, familia, colectivos, etc. La respuesta que los individuos se dan para procurarse la compañía de otros seres semejantes parece ser muy variada, y recurren incluso a otro tipo de especies, a las que llaman "mascotas", para no sentirse solos.

Las distintas formas de relación entre los seres humanos ha producido y sigue produciendo infinidad de efectos difíciles de medir y sistematizar; uno de los más importantes, tal vez, son los efectos económicos. En la relación hombre-naturaleza se dan múltiples formas de explotación de los recursos, en un principio con el afán de satisfacer las necesidades básicas. En la actualidad, estas necesidades básicas se han multiplicado como producto de la reciente complejidad de la vida social. Basta echarle una mirada a la llamada "canasta básica" en nuestro país para darnos cuenta de todo lo que consideramos indispensable para lograr una mínima calidad de vida. Es decir, que los satisfactores que requerimos son tantos, pues además de los básicos están los secundarios o complementarios, que nuestra presión sobre el entorno crece continuamente.



### 3. MOTIVACIÓN

Bolivia es un Estado Plurinacional, independiente y soberano situado en el centro-oeste de América del Sur. El extenso territorio de Bolivia está dotado de grandes atractivos y destinos turísticos, que hacen del *Turismo en Bolivia* una industria sin motor con muchas potencialidades.



Al diseñar un recorrido turístico en el valle que comparten ambos departamentos sería una manera de integrarlos olvidándonos un momento

de los límites políticos que separan a ambos departamentos, ya que Bolivia es un estado plurinacional, es decir una organización política y jurídica de una sociedad de varias naciones unidas en un solo Estado, esto nos lleva a una colectividad humana que comparta identidad cultural, idioma, tradición histórica, instituciones, territorialidad y cosmovisión. Por lo que se pretende aportar en varias direcciones:

- a) Ayudar a cambiar nuestra mentalidad divisoria al atraer recursos humanos del más alto nivel internacional hacia un espacio de irradiación.





b) Abrir una puerta a un recorrido inigualable combinando aromas y sabores de tierra.

c) Rescatar los paisajes con fondos de imponentes picos que combinados con sus días siempre soleados y sus mágicos viñedos.

#### **4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Los municipios de “El puente” y “ Las carreras” cuenta con gran potencialidad la cual no está siendo bien aprovechada, así como también no puede satisfacer a un público que podría ser una fuente de ingreso económico importante en la región. Esto se debe a la falta de orientación para la creación de proyectos visionarios que involucren el beneficio de varios municipios para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida y a la interacción de sus propios habitantes.

#### **5. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA**



La riqueza de las pinturas rupestres, así como también su riqueza paleontológica y natural que nos ofrecen los municipios de “El Puente” y “Las Carreras”, son muy interesantes, pero sin embargo estos recursos no están siendo aprovechados debido a que no se

les da atención adecuada, por lo que todas sus cualidades quedan exentas porque no existe ningún equipamiento que contribuya al apoyo turístico de esta zona, debido a la falta de equipamientos es que la mayoría de los turistas que visita este pueblo solo van de paso, y si es que encuentran a su paso pinturas rupestres se quedan con estos objetos como recuerdo, porque no



existe el control y la concientización del valor histórico que estos representan para la zona.

Por lo tanto el problema principal de este proyecto es la preocupación de ver tantos recursos turísticos que están en el olvido y si no se procede a protegerla, puede llegar a desaparecer, tal es el caso de la pinturas rupestres y las huellas de dinosaurios que se



encontró, además de los bellos paisajes naturales que se pudo observar los cuales pueden brindar al turista una experiencia nueva y que más esto apoya al beneficio de ambos municipios.

## **6. HIPÓTESIS DEL TEMA**

Lograr una integración entre lo urbano y lo natural, sin alterar su entorno agrupando actividades dedicadas al turismo que fomentara en la región a su progreso, así como también en su conocimiento para fortalecer nuestro sector económico y turístico como un proyecto representativo que dará lugar a un mayor crecimiento económico y social a la mancomunidad.

## **7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS**

### ***7.1.OBJETIVOS GENERALES***

La finalidad de este proyecto turístico es revalorizar y restaurar el patrimonio tangible e intangible encontrado en el municipio de “Las carreras” y “El puente” ya que hasta el momento nadie intervino para su protección apoyándonos en el turismo para que los pobladores ofrezcan sus riquezas



naturales, históricos o culturales y que puedan mejorar su nivel de ingresos económicos sea como nuevas fuentes de empleo u ofertando distintos tipos de servicios que requieren los visitantes.

## **7.2.OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ✚ Potencializar el turismo en la Mancomunidad El Puente - Las Carreras.
- ✚ Incorporar la interacción social, la participación intelectual, permitiendo la síntesis de las informaciones.
- ✚ Incentivar la participación y la toma de decisiones por parte del público.
- ✚ Conservar el patrimonio tangible e intangible del municipio.
- ✚ Promover el desarrollo económico de la Mancomunidad El Puente - Las Carreras
- ✚ Conformar una ambiente de integración entre ambos municipios ya que poseen una misma cultura.

## **8. MISIÓN**

Es crear una ventana y punto de encuentro de personas, para promover pensamiento ecológico, motivar y estimular ideas nuevas en torno a valores como el turismo sostenible, el consumo responsable, la eficiencia energética, el respeto por el medioambiente, la educación ambiental, la permacultura y la sostenibilidad. Queremos promover la búsqueda de un equilibrio con la naturaleza que nos rodea y con los seres humanos con los que convivimos. Sin caer en pensamientos utópicos sino alcanzables.



## 9. VISIÓN

El recorrido turístico de la Mancomunidad "El Puente - Las carreras" y se proyectara ante una sociedad, que necesita avanzar en todos sus aspectos, aprovechando al máximo los recursos del paisaje natural, creando un turismo sostenible sin perjudicar al medio ambiente. Donde se crearán espacios multiusos, brindando comodidad para que los usuarios disfruten de actividades al aire libre y se sientan involucrados con la naturaleza, de esta manera se pretende mejorar el desarrollo sociocultural. Esta ruta pretende fomentar al turismo, que generen ingresos para la comunidad y el departamento con los recursos que nos brinda la naturaleza.

## 10. ESQUEMA METODOLÓGICO



Figura 7: Esquema Metodológico



## **II. MARCO CONCEPTUAL**

### **1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL TEMA**

Se conoce como ruta turística al camino o recorrido que se destaca por sus atractivos para el desarrollo del turismo. Estas rutas pueden sobresalir por sus características naturales o por permitir el acceso a un patrimonio cultural o histórico de importancia. Suele denominarse como ruta turística, de este modo, a aquella vía que sobresale por estar rodeada de lugares que se consideran, por algún motivo, valiosos. Así se espera que los viajeros recorran la ruta turística para conocer sitios de importancia natural, religiosa, cultural, etc. Es habitual que la ruta turística incluya señales y carteles especiales, que van más allá de las tradicionales señales de tráfico. La cartelería específica permite resaltar los atractivos que se encuentran en la zona, facilitando la actividad turística.

También es frecuente que la ruta turística se promocioe de manera particular como vía de acceso a los distintos atractivos. En la Patagonia, por ejemplo, existe un camino conocido como Camino de los Siete Lagos que, como su nombre lo sugiere, permite visitar diferentes lagos. Al promocionar esta ruta turística, por lo tanto, se están promocionando todos los lagos, sin que haga falta difundir cada uno de forma independiente.

Hay rutas turísticas, por otro lado, que se forman con varios caminos. Es posible hablar de una ruta turística vitivinícola, por citar un caso, para nombrar a las diferentes carreteras que permiten visitar bodegas y viñedos.

Se conocen 2 tipos de rutas turísticas: Las rutas circulares, y las rutas punto a punto o lineales, cuyas etapas están determinadas por los atractivos turísticos en sí.





Los pasos para establecer o delimitar una ruta turística son básicamente los siguientes:

1. Realizar un cuidadoso inventario de los atractivos turístico de la zona.
2. Clasificar dichos atractivos, y definir cual o cuales de ellos, harán parte de la ruta. De acuerdo a estudios de demanda local e internacional.
3. Hacer un diagnóstico de la infraestructura de la zona o región, definiendo sus fortalezas y debilidades. Planes de acción y estrategias a corto y mediano plazo.
4. Analizar y valorar las posibles rutas alternativas.
5. Seleccionar la o las rutas aptas para la zona, los atractivos y el perfil del cliente objetivo.

## **2. CONOCIMIENTO DE LA TEMATICA**

El tema de la cultura viene a ser un factor muy importante para la sociedad porque es la reproductora y transformadora de la realidad, que influye una gran parte al hombre cuando al formar parte de un grupo social o sociedad adquiere diversos conocimientos que los manifiesta en su desenvolvimiento. Como en su comportamiento, modo de vida, creencias, actitud, conocimientos y tradiciones.



### **3. USUARIOS**

#### **Beneficiarios directos.**

Los beneficiarios directos serán los turistas tanto los del interior del país, así como los del exterior (extranjeros).

Según el resultado, del total de los encuestados el 63,44% son extranjeros, los argentinos visitan Tarija en un 98% de Salta, Jujuy y Córdoba los que más llegan a la ciudad. Mientras los nacionales llegan de Cochabamba y La Paz, los europeos de Francia, Inglaterra y España, además de Canadá. En tanto los motivos por lo que llegan a la ciudad es por vacaciones en un 70 a 80% y el restante por motivo de trabajo, negocios y motivos profesionales o para visitar amigos.

#### **Beneficiarios indirectos**

La población en general de la Mancomunidad "El Puente" - "Las Carreras"

### **4. SITUACION SIN PROYECTO.**

#### **Causas.**

- ✚ Falta de protección de las riquezas paleontológicas y naturales.
- ✚ Falta de una planificación de un ruta turística.
- ✚ Falta de trabajo.

#### **Efectos.**

- ✚ Decadencia y pérdida de las riquezas paleontológicas y naturales.
- ✚ El potencial del municipio está sin darle el interés debido.
- ✚ Provoca que parte de la población migren hacia otras zonas.



## 5. SITUACION CON PROYECTO.

### Causas.

- + Protección de todas las áreas con riquezas paleontológicas y naturales.
- + Contar con una buena planificación de una ruta turística.
- + Mejoramiento de las vías de comunicación del municipio.
- + Generará más empleos.

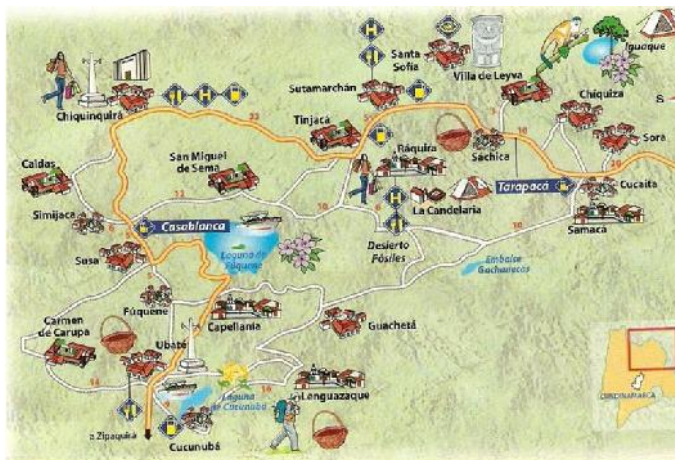
### Efectos.

- + Aumentar el grado de durabilidad, para que así las generaciones futuras puedan disfrutar de estos atractivos turísticos.
- + Se lograra dar un mejor servicio de turismo a los visitantes, así como también beneficiando económicamente al municipio.
- + Mayor facilidad de acceder a las zonas indicadas.
- + Incitara a que la población no migren hacia otras zonas.

## 6. DEFINICIONES

### 6.1.RUTA TURISTICA

Siendo la ruta un camino hacia fines diversos, la ruta turística es también un recorrido que tiene un [objetivo](#): permite admirar paisajes, recordar sitios históricos, disfrutar de zonas de playas o montañas, de actividades deportivas o de aventura, siguiendo un [itinerario](#) predeterminado, conectando zonas con diversos atractivos, para quienes están de paseo y desean admirarse con la [geografía](#) natural y/o humanizada del sitio. En este último caso, se habla de rutas culturales. En las paradas que se hacen en los distintos centros turísticos que integran la ruta, se hallan montadas instalaciones hoteleras, negocios y servicios para los turistas, que son una gran fuente de [recursos](#) económicos para la región.



En general son las agencias de turismo las que trazan al viajero la ruta basados en un mapa, donde se le señalan los distintos destinos, los medios en que se trasladarán, el estado de las rutas, los horarios de salida y de arribo, las distancias entre un lugar y otro, los alojamientos y les

describen los atractivos que disfrutarán. Otras rutas ya están predeterminadas por las respectivas regiones, exigiéndose un esfuerzo [conjunto](#) del [sector público](#) y privado. En las rutas turísticas no sólo se disfruta de los destinos fijados, sino del [tránsito](#) entre uno y otro lugar.

## 6.2. TURISMO

Dificultades que plantea definir esta actividad. Cuando hacemos turismo enseguida nos damos cuenta de que lo estamos haciendo. Quiero decir que inmediatamente nos percatamos de que estamos haciendo turismo. Somos turistas. Sin embargo, cuando nos piden que demos una definición de turismo la cosa se complica. Por ejemplo, lo más inmediato es contestar “turismo es viajar por placer”. Y en efecto lo es, pero no es sólo viajar por placer: también es turismo las visitas a familiares o amigos, los negocios, la religión, la cultura y otros muchos motivos. Así que eso de viajar por placer se nos queda corto. Para muchos estudiosos de esta actividad humana, el turismo es una Ciencia interdisciplinar (algunos la llaman Turismología, Turismografía, Turistología o palabras similares), pero hay otros muchos que consideran que no lo es. ¿Cómo va a ser Ciencia –dicen ellos- si ni siquiera se ponen de acuerdo en



qué viajes son turísticos y cuáles no lo son? En parte tienen razón, porque todavía es frecuente que encontremos discusiones más o menos acaloradas sobre la cuestión. Pongamos un ejemplo: supongamos que dos personas (Juan y Pedro, por más señas) tienen el mismo problema en una rodilla. Juan ha decidido viajar a una ciudad para ser operado y Pepa viaja al mismo lugar pero decide no operarse, sino acudir a un balneario en donde recibirá masajes, sauna, piscina y baños de lodo. Vemos que ambos viajan por la misma razón (la salud), utilizan el mismo transporte y hasta han utilizado la misma agencia de viajes. De hecho coinciden en el tren y discuten sobre esta misma cuestión. ¿Quién de los dos es el turista y por qué?. Si lo pensamos, nos daremos cuenta de que la dificultad para definir esta actividad está en que la frontera entre lo que es turístico y lo que no lo es aparece muy difusa, y en ocasiones es casi imposible distinguir una cosa de la otra. Existe, no obstante, una regla para poder hacer la distinción entre unos viajes y otros: en principio será turístico cualquier desplazamiento en el que el motivo principal del viaje sea el descanso, la diversión, las relaciones humanas o la cultura (incluyendo en esta última a la religión). Pero aún así nos encontraremos con muchos supuestos difíciles de distinguir. Así pues existen las motivaciones turísticas, esto es, la razón principal del viaje. O dicho de otro modo, la razón sin la cual no hubiéramos viajado. Y, en consecuencia, deben existir otros viajes que no tienen esa condición. Un supuesto especial son los viajes de negocios. Aquí las discusiones suben de tono porque las posiciones de unos y otros están muy encontradas. Para un grupo, el viajero de negocios debe ser considerado turista porque se comporta como tal: se aloja en un hotel, hace compras, visita museos en su tiempo libre y, sobre todo, gasta más que cualquier otro tipo de visitante. Es decir, se fijan más en aspectos prácticos que puramente teóricos. Sin embargo, otros consideran que los negocios deberían estar siempre excluidos, porque nada hay más opuesto al turismo que hacer un viaje para ganar dinero, mientras que el verdadero turista sólo lo gasta.



**Una definición académica:**

*“Es la tendencia natural del ser humano a cambiar de sitio para beneficiar se de las bondades de otros lugares distintos de aquel donde usualmente vive y descansar en ambiente agradable, para esparcimiento y recreación.”*



*Santidad Juan Pablo II*

El turismo es una forma particular del uso del [tiempo](#) libre, y una forma especial de [recreación](#). Es una actividad relacionada con [la educación](#), el placer, el descanso y la recreación, aunque puede estar relacionado, también, con algún otro tipo de actividad.

*El Turismo es una actividad empresarial que incluye aspectos sociales, recreativos, deportivos y culturales. Es considerada una industria valorada por su capacidad de generar empleos y estimular el desarrollo de una región o país.*



# TIPOS DE TURISMO

POR ORIGEN  
O  
PROCEDENCIA

POR  
MOTIVOS,  
INTENCIÓN  
DEL VIAJE O  
ACTIVIDADES  
A  
DESARROLLAR

POR ORGANIZACIÓN DEL VIAJE

INTERNACIONAL

DOMÉSTICO O NACIONAL

Turismo Individual

Turismo de masas o grupos

Turismo cultural

Turismo médico

Turismo ecológico

Turismo de Sol y Playa

Turismo religioso

Enoturismo

Turismo espacial

Turismo de aventura

Turismo deportivo

Turismo de negocios

Turismo rural



### 6.3. TIPOS DE TURISMO

- POR ORIGEN O PROCEDENCIA
- INTERNACIONAL



- DOMÉSTICO O NACIONAL



- POR MOTIVOS, INTENCIÓN DEL VIAJE  
O ACTIVIDADES A DESARROLLAR

- **Turismo Individual.-** Es aquel cuyo programa de actividades e itinerario son decididos por los viajeros sin intervención de operadores turísticos.
- **Turismo de masas o grupos.-** Es aquel que se realiza masivamente por todo tipo de personas,



sin importar su nivel económico por lo que no es un tipo de turismo exclusivo. Es el más convencional, pasivo y estacional. Es normalmente menos exigente y especializado.





- **POR ORGANIZACIÓN DEL VIAJE**

- **Turismo cultural.-** Es el que precisa de recursos histórico-artísticos para su desarrollo, como museos y monumentos, incluido el llamado patrimonio inmaterial: idiomas, folklore, costumbres, gastronomía, música, literatura, religión, historia... Es más exigente y menos estacional. El turismo cultural puede ser un positivo instrumento de desarrollo local y regional, entendido esto último desde una visión socio-económica que permita una equitativa distribución de los beneficios, ya sean de carácter económico, social y cultural en las comunidades anfitrionas, reflejado en una mejora de la educación, la formación, la creación de empleo, y la generación de ingresos, colaborando en la erradicación de la pobreza, por ejemplo en el caso de los países en desarrollo. En este contexto, la implementación y el desarrollo de diversos programas, ya sea a nivel nacional como regional o local, no sólo han estimulado el desarrollo turístico propiamente dicho, sino también han promovido la recuperación y conservación del patrimonio local, y el establecimiento de nuevas industrias culturales locales. Turismo, cumplen una función cada vez más importante en la reglamentación de servicios turísticos..



- **Creativo:** Vinculado a la realización de actividades artísticas y creativas en el lugar de destino: exposiciones de pintura y escultura, festivales de cine y teatro, conciertos musicales, espectáculos operísticos, etc.
- **Urbano:** Desarrollado en ciudades principalmente en aquellas que son Patrimonio de la Humanidad. Clientes de nivel cultural y poder



adquisitivo alto, es el tipo de turismo más grande del mundo y está dado por un turismo masivo.

- **Monumental:** Vinculado exclusivamente a monumentos histórico-artísticos que pueden estar alejados de núcleos de población importantes: pirámides de Egipto, templos de Angkor, palacio de la Alhambra de Granada, monasterio de El Escorial, estatua de la Libertad, Torre Eiffel, Torre de Londres...
- **Arqueológico:** Vinculado a yacimientos y sitios arqueológicos que pueden estar alejados de núcleos de población importantes, está basado en promocionar la pasión por la arqueología y las iniciativas de conservación de los asentamientos y lugares histórico-arquitectónicos.
- **Funerario:** Vinculado cementerios donde o bien hay tumbas realizadas por arquitectos famosos o bien hay personajes famosos enterrados allí (Cementerio del Père-Lachaise, Rotonda de los Ilustres, Necrópolis tebana, Monte de los Olivos, Catacumbas de Roma, Valle de los Caídos, Cementerio de Tulcán...).
- **De compras:** vinculado a las compras a buen precio o exclusivos. Incluye artículos de lujo, arte, artesanía y artículos de uso común como calzado, electrónica, etc.
- **Etnográfico:** Vinculado a las costumbres y tradiciones de los pueblos. En algunos casos cercano al turismo ecológico. Danzas, música (jazz de Nueva Orleáns), artesanía, gastronomía, fiestas (carnaval de Río de Janeiro, Venecia o Cádiz, ferias...), costumbres (Tauromaquia, San Fermín, Día de los muertos...).
- **Literario:** Motivado por lugares o eventos de carácter bibliográfico o biográfico. Suelen llevar como guía un libro de viajes famoso, una autobiografía o un clásico, como la Odisea o la Ilíada de Homero; las Historias de Heródoto; el Don Quijote de Miguel de Cervantes o el Ulises de James Joyce.

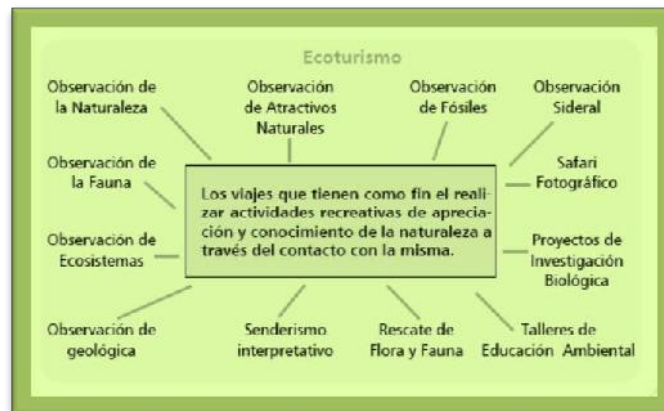


- **Idiomático:** Vinculado a los estudios, fundamentalmente los de idiomas (Intercambio de estudiantes, Au pair...).
- **Gastronómico:** Vinculado a la comida tradicional de un determinado lugar, o a fiestas de degustación, como la Fiesta de la cerveza.
- **Enológico:** Vinculado a los vinos de una zona, fiestas de la vendimia, visitas a bodegas famosas (Oporto, Burdeos, Valdepeñas...)
- **Industrial:** Motivado por la visita a fábricas antiguas o grandes construcciones civiles.

- **Turismo médico.-** Está orientado a la vinculación del viaje con la realización de intervenciones quirúrgicas, dentales o tratamientos médicos en países donde son más baratas las atenciones.



- **Turismo ecológico.-** El ecoturismo es un nuevo movimiento conservativo basado en la industria turística que Jones, 1992, define como viajes responsables que conservan el entorno y sostienen el bienestar de la comunidad local. Se acompaña por códigos éticos y un enorme grupo de viajeros internacionales, estudiantes, pensadores y el apoyo de los



gobiernos de algunos países industrializados. Turismo con el que se pretende hacer compatibles el disfrute de la naturaleza y el respeto al equilibrio del medio ambiente. Ecoturismo debe seguir los siguientes siete principios, tanto para quienes operan los servicios como para quienes participan:



- Minimizar los impactos negativos, para el ambiente y para la comunidad, que genera la actividad.
- Construir respeto y conciencia ambiental y cultural.
- Proporcionar experiencias positivas tanto para los visitantes como para los anfitriones.
- Proporcionar beneficios financieros directos para la conservación;
- Proporcionar beneficios financieros y fortalecer la participación en la toma de decisiones de la comunidad local.
- Crear sensibilidad hacia el clima político, ambiental y social de los países anfitriones; apoyar los derechos humanos universales y las leyes laborales.

### **¿EN QUÉ CONSISTE EL ECOTURISMO?**

En viajar por áreas naturales sin perturbarlas, con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar tanto sus atractivos naturales (paisajes, flora y fauna silvestres), como las manifestaciones culturales que allí puedan encontrarse.

### **¿CÓMO SE LOGRA ESTO?**

A través de un proceso que promueve la conservación de áreas naturales y que es de bajo impacto ambiental y cultural. Con la participación activa de las comunidades locales.

### **¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS DEL ECOTURISMO?**

La conservación de recursos y áreas naturales en todo el mundo.





La creación de áreas protegidas, o reservas, reconocidas internacionalmente.










El desarrollo económico sustentable de las poblaciones involucradas.




**Entre las actividades más reconocidas y practicadas son:**

	<p>• <b>Talleres de Educación Ambiental:</b></p> <p>Actividades didácticas, en contacto directo con la naturaleza y en lo posible, involucrando a las comunidades locales, su finalidad es sensibilizar y concientizar a los participantes de la importancia de las relaciones entre los diferentes elementos de la naturaleza.</p>
	<p>• <b>Observación de Ecosistemas:</b></p> <p>Actividades de ocio realizadas en un contexto natural cuyo fin principal es el conocer las funciones específicas de los diferentes elementos que componen uno o varios ecosistemas.</p>
	<p>• <b>Observación de Fauna:</b></p> <p>Actividad recreativa, donde el turista puede ser principiante o experto, y consiste en presenciar la vida animal en su hábitat natural.</p>
	<p>• <b>Observación de Fenómenos y Atractivos Especiales de la Naturaleza:</b></p> <p>Actividad de ocio que consiste en presenciar eventos previsibles de la naturaleza (erupciones volcánicas, mareas, migraciones, lluvias de estrellas, geysers, etc.), así como visitar sitios, que por sus características naturales se consideran como espectaculares.</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Observación de Flora:</b></li></ul> <p>Observación e interpretación del universo vegetal, en cualquiera de sus manifestaciones. Tradicionalmente se incluyen también hongos y líquenes.</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Observación de Fósiles</b></li></ul> <p>Búsqueda y conocimiento lúdico de formas de vida fosilizada en medio natural. Su interpretación científica y cultural aumenta la riqueza de la experiencia.</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Observación Geológica:</b></li></ul> <p>Actividad de ocio con el fin de conocer, apreciar y disfrutar formaciones geológicas en toda dimensión y formas posibles (grandes paisajes y formaciones geológicas extraordinarias).</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Observación Sideral:</b></li></ul> <p>Apreciación y disfrute de las manifestaciones del cosmos a campo abierto. Tradicionalmente asociado a la observación estelar, con el creciente uso de equipos especializados la gama de objetos observados se ha ampliado a grandes expresiones del universo.</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Safari Fotográfico:</b></li></ul> <p>Captura de imágenes de naturaleza in situ, actividad ligada a la apreciación de todas las expresiones del medio natural visitado (flora y fauna, ecosistemas, fenómenos geológicos, etc.), a pesar de ser una actividad no depredadora emplea técnicas y elementos propios de la cacería.</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Senderismo Interpretativo:</b></li></ul> <p>Actividad donde el visitante transita a pie o en un transporte no motorizado, por un camino a campo traviesa predefinido y equipado con cédulas de información, señalamientos y/o guiados por intérpretes de la naturaleza, cuyo fin específico es el conocimiento de un medio natural. Los recorridos son generalmente de corta duración y de orientación educativa.</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Participación en Programas de Rescate de Flora y / o Fauna:</b></li></ul> <p>Actividades lúdicas en un contexto natural cuya finalidad principal es la de participar en el rescate de especies raras, endémicas, en peligro de extinción o de conservación en general.</p>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Participación en Proyectos de Investigación Biológica:</b></li></ul> <p>Actividad de apoyo en la recolección, clasificación, investigación, rescate y recuperación de especies y materiales para proyectos y estudios de organismos e instituciones especializadas.</p>



- **Turismo de Sol y Playa.-** El turismo convencional, conocido también como el modelo de "sol y playa", es un producto propio de la sociedad urbana e industrial cuyas características principales son entre otras un turismo de gran escala, concentrado desde el punto de vista de la oferta y masificado desde el punto de vista de la demanda.



- **Turismo religioso.-** A diferencia de todos los demás segmentos del mercado turístico, tiene como motivación fundamental la fe. En la actualidad las ciudades santas que históricamente han sido objeto de peregrinaje - como Jerusalén, La Meca o Roma- siguen siendo importantes puntos de referencia del sector.



- **Etnoturismo.-** Es el turismo especializado y dirigido, que se realiza en territorios de los grupos étnicos con fines culturales, educación y recreativos que permite conocer los valores culturales, forma de vida, manejo ambiental, costumbres de los grupos étnicos, así como aspectos de su historia.



- **Turismo espacial.-** Viajes al espacio en transbordadores espaciales,











generalmente dirigido para personas millonarias.





- **Turismo de aventura.-** Los viajes que tienen como fin realizar actividades recreativas, asociadas a desafíos impuestos por la naturaleza. Este segmento está compuesto por diversas actividades agrupadas de acuerdo al espacio natural en que se desarrollan: tierra, agua y aire.









TIERRA	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Caminata:</b> La forma principal de locomoción en el hombre se ha convertido en una actividad recreativa. Esta actividad es una de las de mayor aceptación y demanda. Las rutas o circuitos de caminata de preferencia deben estar previamente establecidas y dosificadas de acuerdo al perfil del turista que la va a practicar (niños, jóvenes, adultos, tercera edad, grupos pequeños o numerosos, entre otros).</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Espeleísmo:</b> Actividad que consiste en realizar descensos en grutas, cuevas, sótanos y cavernas y apreciar las diferentes estructuras geológicas, flora y fauna. La espeleología es una disciplina que tiene fines científicos y de investigación; el espeleísmo tiene fines recreativos y de apreciación.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Escalada en Roca:</b> Implica el ascenso por paredes de roca empleando manos y pies como elemento de progresión. El uso de técnicas y equipos especializados permite el desplazamiento seguro. Una versión contemporánea a la escalada en roca natural son las paredes artificiales. La escalada en bloques de roca (desplazamiento horizontal dominante) se conoce como bouldering.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Cañonismo:</b> Recorrido a lo largo de ríos y cañones que implica el paso por caídas de agua, pozas y paredes de roca empleando técnicas de ascenso y descenso, nado y caminata con equipo especializado.</li></ul>


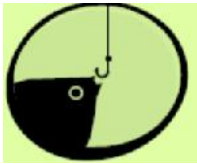



	<p>• <b>Ciclismo de Montaña:</b></p> <p>Recorrido a campo traviesa utilizando como medio una bicicleta para todo terreno. La actividad se desarrolla sobre caminos de terracería, brechas y veredas angostas con grados diversos de dificultad técnica y esfuerzo físico.</p>
	<p>• <b>Alpinismo:</b></p> <p>Ascenso de montañas, volcanes y macizos rocosos cuya altura rebasa los 4,000 metros de altura sobre el nivel del mar. Predomina el terreno de nieve y hielo. Su práctica requiere del dominio de técnicas particulares y del uso de equipos especializados. Los conocimientos de meteorología y climatología aumentan considerablemente la seguridad de esta actividad. En México se conoce como Alta Montaña o Montañismo.</p>
	<p>• <b>Rappel:</b></p> <p>Técnica de descenso con cuerda fija y con auxilio de equipos y técnicas especializadas. Se realiza generalmente en espacios abiertos y en forma vertical.</p>
	<p>• <b>Cabalgata:</b></p> <p>Recorridos a caballo en áreas naturales (pueden ser mulas y burros). El objetivo central es la experiencia misma de montar y conocer sobre el manejo y hábitos de estos animales.</p>







AGUA	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Buceo Autónomo:</b> Inmersión en un cuerpo de agua con tanque de aire comprimido y regulador que permite la respiración subacuática, con el fin de contemplar y conocer las riquezas naturales que habitan este ambiente. Según la profundidad de la inmersión, se requiere de combinaciones especiales de gases. Su práctica solicita conocimientos certificados.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Buceo Libre:</b> Inmersión en un cuerpo de agua a fin de contemplar y conocer las riquezas naturales de la flora y la fauna que habitan este particular ambiente, utilizando como equipo básico el visor, aletas y snorkel. El buceo libre puede ser de superficie o de profundidad según sean los metros que se descienden en el agua.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Espeleobuceo:</b> Actividad subacuática que consiste en aplicar técnicas de buceo autónomo y espeleísmo en oquedades naturales como cenotes, cuevas, grutas, cavernas y sistemas. Su práctica requiere certificación especializada.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Descenso ríos:</b> Consiste en descender por aguas en movimiento en una embarcación para una persona o un grupo de personas dirigidas por un guía.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Kayaquismo:</b> Navegación en embarcación de diseño hidrodinámico, de una o dos plazas. Se practica en aguas en movimiento, aguas quietas o en el mar. La propulsión se efectúa con una pala de doble aspa. La versión de pala sencilla se conoce como canoísmo.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Pesca Recreativa:</b> Es practicada por turistas que desean experimentar la sensación de extraer un pez de un cuerpo de agua (mar, río, lago, laguna, entre otras), sin un fin comercial o de competencia deportiva y no puede realizarse en temporada de veda ni en zonas de reserva donde la reglamentación lo establezca. Es común que en esta práctica se libere la especie a su medio una vez que fue capturada.</li></ul>

AIRE	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Paracaidismo:</b> Actividad que consiste en saltar desde un transporte aéreo (incluso globo aerostático) y caer libremente durante varios segundos, posteriormente se abre un paracaídas para controlar la velocidad de caída y orientar la dirección al punto de aterrizaje. El paracaídas puede ser doble (tandem).</li></ul>



	<p>• <b>Vuelo en Parapente:</b></p> <p>Vuelo libre controlado con un paracaídas direccional especialmente diseñado, puede durar desde unos minutos hasta varias horas. El vuelo se efectúa aprovechando las masas de aire ascendentes y dinámicas de ladera. El despegue se efectúa aprovechando la pendiente de una colina o montaña. El aterrizaje requiere de poco espacio.</p>
	<p>• <b>Vuelo en Ala Delta:</b></p> <p>Vuelo libre en un ala de material sintético con un armazón de aluminio. El piloto dirige el vuelo con la fuerza muscular de los brazos en posición acostada en un arnés suspendido del armazón. El vuelo se efectúa aprovechando las masas de aire ascendentes y dinámicas de ladera. El aterrizaje solicita de poco espacio.</p>
	<p>• <b>Vuelo en Globo:</b></p> <p>Vuelo en un gran globo (envoltura) inflado con aire caliente (quemadores); los navegantes van en una pequeña canastilla de mimbre (góndola) y la dirección del vuelo lo determina el viento. El punto de aterrizaje lo decide el capitán o director del vuelo.</p>
	<p>• <b>Vuelo en Ultraligero:</b></p> <p>Vuelo controlado en una pequeña aeronave con motor de no más de 450 kg. y con un desplazamiento de hasta 65 Km/h.</p>



La aeronave puede ser mono o biplaza.

- **Turismo deportivo.-** La principal motivación es practicar algún deporte. Se puede dividir en dos grupos: deporte de exterior y el de interior. También se podría hacer otra subdivisión en función del que practica el deporte, o de quien lo ve.



- **Turismo de negocios.-** Es el utilizado por empresarios, ejecutivos, comerciantes y otros profesionales para cerrar negocios, captar clientes o prestar servicios

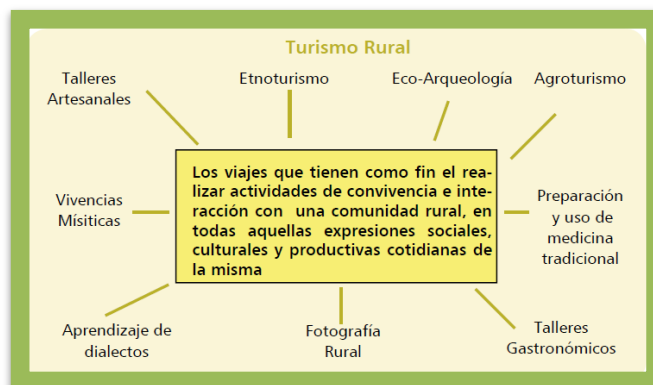


- **Turismo rural.-** En el Turismo Rural, el turista es una persona que forma parte activa de la comunidad durante su estancia en ella, en donde aprende a preparar alimentos habituales, crea artesanía para su uso personal, aprende lenguas ancestrales, el uso de plantas

### Turismo Rural



medicinales, cultiva y cosecha lo que cotidianamente consume, es actor en los eventos tradicionales de la comunidad, percibe y aprecia creencias religiosas y paganas.



Entre las actividades más reconocidas y practicadas tenemos:




	<p>• <b>Enoturismo:</b></p> <p>Son los viajes que se relacionan con los pueblos indígenas y su hábitat con el fin de aprender de su cultura y tradiciones</p>
	<p>• <b>Agroturismo:</b></p> <p>La modalidad turística en áreas agropecuarias, con el aprovechamiento de un medio ambiente rural, ocupado por una sociedad campesina, que muestra y comparte su idiosincrasia y técnicas agrícolas, también su entorno natural en conservación, las manifestaciones culturales y socio-productivas, se busca lograr que el campesino se beneficie con la expansión de su actividad económica, mediante la combinación de la agricultura y turismo.</p>
	<p>• <b>Talleres Gastronómicos:</b></p> <p>Este tipo de actividades tienen la motivación de aprender, preparar y degustar la variedad gastronómica que se ofrece por los anfitriones de los lugares visitados. La alimentación y otros aspectos relacionados con ella, son de interés para el</p>





	<p>turista para conocer las diversas técnicas de preparación, recetas, patrones de comportamiento relacionados con la alimentación, su significación simbólica con la religión, con la economía y con la organización social y política de la tradición culinaria de cada comunidad, región o país.</p>
	<p>• <b>Vivencias Místicas:</b></p> <p>Ofrece la oportunidad de vivir la experiencia de conocer y participar en la riqueza de las creencias, leyendas y rituales divinos de un pueblo, heredados por sus antepasados.</p>
	<p>• <b>Aprendizaje de Dialectos:</b></p> <p>Viajar con la motivación de aprender el dialecto del lugar visitado, así como sus costumbres y organización social.</p>
	<p>• <b>Ecoarqueología:</b></p> <p>Estos viajes a zonas arqueológicas implican el interés de los turistas por conocer las relaciones entre el hombre y su medio ambiente en épocas antiguas, partiendo de los restos materiales que ha dejado; así como su importancia actual como forma de identidad cultural y conservación ambiental.</p> <p>Con la ecoarqueología, se contribuye a crear conciencia en la población de la importancia del conocimiento del patrimonio arqueológico y la imperiosa necesidad de su conservación, lo</p>



	<p>que permite actuar con responsabilidad social y ambiental.</p>
	<p><b>• Preparación y uso Medicina Tradicional:</b></p> <p>El conocer y participar en el rescate de una de las más ricas y antiguas manifestaciones de la cultura popular mexicana que es la preparación y uso de medicina tradicional, es el motivo de diferentes viajeros. La naturaleza de México es de tal manera pródiga que prácticamente no hay padecimiento que no tenga una planta para curarlo. Es innegable que esta antigua sabiduría que continúa proporcionando salud y bienestar tiene profundas raíces prehispánicas y merece ser rescatada y difundida.</p>
	<p><b>• Talleres Artesanales:</b></p> <p>En donde la experiencia se basa en participar y aprender la elaboración de diferentes artesanías en los escenarios y con los procedimientos autóctonos. Se pueden estructurar talleres de alfarería, textiles, joyería, madera, piel, vidrio, papel, barro, metales, fibras vegetales, juguetes y miniaturas, entre otros.</p>
	<p><b>• Fotografía Rural:</b></p> <p>Esta actividad es de gran interés para aquellos viajeros que gustan capturar en imágenes las diferentes manifestaciones culturales y paisajes naturales del ambiente rural.</p>



## PALEONTOLOGIA

La paleontología forma parte de las **ciencias naturales** y comparte distintos métodos con la **biología** y la **geología**. Sus principales objetos de estudio son la reconstrucción de los seres vivos ya extintos, el origen y la evolución de estos, las relaciones entre ellos y su entorno, sus migraciones, los procesos de extinción y la fosilización de sus restos. Esta ciencia se divide en distintas ramas, como la **paleozoología** (que suele conocerse simplemente como paleontología y se dedica al estudio de los animales extintos), la **paleogeografía** (estudia la geografía y la topografía del pasado), la **paleobotánica** (se encarga de los seres vegetales y su taxonomía) y la **paleoclimatología** (vinculada a la meteorología). Ya que, como hemos mencionado anteriormente, la Paleontología se encarga de estudiar los fósiles no podemos pasar por alto que una de las ramas más importantes dentro de dicha disciplina es la que recibe el nombre de Tafonomía. En concreto, la misma lo que hace es analizar e investigar lo que son los procesos de formación de los citados fósiles. Así, tiene como principales objetos de estudios procesos tales como la diagénesis, que versa sobre los sedimentos, y la descomposición. Ramas todas ellas junto a las cuales se encuentra también la conocida ciencia de la Paleoeología, que es aquella que se encarga de llevar a cabo el citado estudio y análisis de los fósiles encontrados para, a partir de los mismos, poder determinar los ecosistemas que existían en aquel momento, es decir, durante las distintas etapas geológicas. Además de todo lo expuesto hasta el momento merece la pena resaltar el nombre de algunos de los paleontólogos más famosos que han existido a lo largo de la Historia pues gracias a sus trabajos hemos podido descubrir auténticas joyas prehistóricas. Entre los personajes de este tipo más conocidos se encuentra, por ejemplo, el inglés Charles Darwin a quien debemos la obra titulada "El origen de las especies por medio de la selección natural o la preservación de las razas



preferidas en la lucha por la vida”. Para reconstruir los fósiles, incluso las partes desaparecidas, y lograr conocer el aspecto que los seres extintos (como los **dinosaurios**) tuvieron en vida, la paleontología se vale de varios principios. El **actualismo biológico** le permite interpretar los fósiles con la aceptación de ciertas leyes físicas y biológicas. La **anatomía comparada**, por su parte, permite ubicar los fósiles dentro de un cuadro general de los seres vivos. Los paleontólogos también apelan a la **morfología funcional** para analizar las relaciones entre la forma y la función, y al **principio de correlación orgánica**, que postula que las partes de los seres orgánicos se complementan y determinan a las demás. Cabe destacar que los paleontólogos cuentan con **métodos mecánicos** (como técnicas de percusión y de abrasión) y **métodos químicos** para la extracción y la limpieza de los fósiles.

## ARQUEOLOGIA

La **arqueología** es la **ciencia** que estudia las sociedades antiguas a partir de sus **restos materiales**. A través del análisis de los objetos y aquellas obras construidas por los pueblos antiguos, esta



ciencia puede arribar a conclusiones en torno a su cultura y sus formas de vida.

Las personas que se dedican a estudiar el pasado, enmarcados en esta ciencia se conocen como arqueólogos. Su trabajo



consiste en **reconstruir la vida de poblaciones antiguas a partir de las manifestaciones materiales que han dejado**. Gracias a diversas técnicas desarrolladas a lo largo del tiempo, los arqueólogos pueden “leer” los objetos y conocer a través de ellos diversos aspectos del comportamiento humano en el pasado. La metodología de estudio los ayuda a situar los diversos objetos encontrados en un tiempo y espacio determinados, para poder analizarlos dentro de un contexto particular.

Aunque la arqueología tradicional se centra en la **Prehistoria** y en la **Era Antigua**, en las últimas décadas se ha aplicado la técnica arqueológica a períodos más recientes, como la **Edad Media** y la **Edad Moderna**. También existe otra rama de la arqueología que tiene por objeto de estudios tiempos más cercanos; se conoce como **arqueología industrial** y su análisis se centra



en la inspección de los residuos urbanos.

Las **ramas más importantes de la arqueología** son:

\* **Etnoarqueología** (se dedica a estudiar una sociedad viva partiendo de su producción de obras artísticas materiales).

\* **Arqueología contextual** (enfoca su estudio en las asociaciones que puedan existir entre diversos objetos y la forma en la que cada uno influyó en la vida de la sociedad).

\* **Arqueología cognitiva** (estudia las formas de pensamientos y la simbología de pueblos del pasado a partir de los restos materiales encontrados).



\* **Arqueología** experimental (basa su estudio en la reconstrucción de los materiales a partir de los medios utilizados en la antigüedad, para poder llegar a comprender su funcionamiento y las limitaciones que presentaban)

\* **Arqueología del paisaje** (se intenta llegar a comprender cómo era el medio ambiente en el que el pueblo a estudiar habitaba y la forma en la que interactuaban con él).

\* **Arqueometría** (a través de técnicas físico-químicas que se aplican sobre el objeto de estudio se pueden establecer análisis profundos sobre la construcción de los mismos, las características de sus materiales y la forma en la que eran manipulados).

\* **Arqueología** holística (analiza los aspectos abstractos e intelectuales de una sociedad para llegar a comprenderla a fondo. A través de las nociones de política, arte, ecología, etc que distinguieran a ese grupo humano se puede comprender a fondo la forma en la que vivían y comprender las prioridades de cada grupo.)

Existen diversos términos relacionados con la arqueología, algunos de ellos



son:

\* **Prospección arqueológica:** consiste en la exploración de un territorio en busca de vestigios materiales de una sociedad.

\* **Yacimiento arqueológico:** son aquellos lugares donde se han encontrado restos de un asentamiento y se delimita el perímetro para su estudio. Los



yacimientos suelen encontrarse ocultos bajo tierra, sobre todo si la cultura que se estudia es muy antigua.

\* **Excavación arqueológica:** es una actividad que debe realizarse con mucha delicadeza dado que sólo puede realizarse una vez en cada espacio geográfico. Cada excavación de este tipo debe ser autorizada y abalada por una institución competente. Los encargados de realizarla suelen ser personas especializadas, capaces de identificar los objetos valiosos de los que no lo son y de establecer conexiones entre los restos y la cultura que los ha dejado.

\* **Trabajo de laboratorio:** consiste en el análisis de los restos obtenidos. Una vez que se ha realizado la excavación arqueológica con éxito, los objetos son trasladados a una nave donde, valiéndose de una serie de herramientas tecnológicas, los científicos pueden analizarlos y sacar conclusiones acerca de su procedencia.

## PETROGLIFOS

**Petroglifo**, una noción con origen en la lengua griega, es el **grabado** que, en la prehistoria, se desarrollaba sobre las **pedras**. Los seres humanos primitivos, de este modo, golpeaban las **rocas** y las descascaraban para dejar ciertas marcas.



Para desarrollar un petroglifo, la **persona**

trabajaba sobre la superficie de la roca, levantándola poco a poco según el diseño en cuestión. Para esto podía picar el material, someterlo a la abrasión o rayarlo. Gracias a los petroglifos, los hombres prehistóricos podían comunicarse y dejar registros sobre las piedras, por lo que se considera que está **técnica** es un antecedente lejano de la escritura. Los petroglifos forman parte de lo que se conoce como **arte rupestre**. Estas imágenes no se constituyen como un lenguaje ni implican un mensaje escrito, a diferencia de



los **jeroglíficos**, las **pictografías** y otros métodos. Lo que hacen los petroglifos es plasmar dibujos que permiten exhibir una escena o narrar, en cierta forma, una historia.

➤ **HISTORIA**

Los petroglifos más antiguos datan del Paleolítico Superior o del Neolítico, aproximadamente hace 10.000 o 12.000 años. Más adelante, hace alrededor de 7000 o 9000 años comenzaron a aparecer otros sistemas de escritura como la pictografía y los ideogramas. Los petroglifos siguieron siendo muy comunes y algunas sociedades menos avanzadas continuaron utilizándolos durante milenios, incluso hasta el momento de entrar en contacto con la cultura occidental en el siglo XX. Se han encontrado en todos los continentes, exceptuando la Antártida, aunque se concentran especialmente en partes de Suramérica, África, Escandinavia, Siberia, el suroeste de Norteamérica y Australia.

➤ **INTERPRETACIÓN**

Estas imágenes talladas en la roca probablemente tenían un sentido cultural y religioso muy profundo para las sociedades que las crearon, sentido que en muchas ocasiones se ha perdido. Se cree que muchos petroglifos representaban algún tipo de lenguaje ritual o simbólico aún no desvelado. Los glifos más tardíos de la Edad del Bronce Nórdica en Escandinavia parece que hacen referencia a algún tipo de frontera territorial entre tribus, además de los significados religiosos que tuvieron. Parece, asimismo, que existían dialectos locales o regionales entre pueblos de la misma familia o vecinos. Las inscripciones en Siberia tienen formas que podrían ser el antecedente de las runas, aunque de momento no se ha encontrado ninguna relación entre ambos y ni siquiera se ha llegado a comprender su significado. Algunos investigadores se han percatado de la semejanza existente entre





diferentes estilos de petroglifos encontrados en todos los continentes. Sin embargo, es difícil explicar estilos semejantes ya que todos los seres humanos se habrían inspirado en lo que les rodeaba. Puede deberse a una mera coincidencia, o bien puede deberse a las migraciones que llevaron a cabo los diferentes grupos a partir de una localización común, o bien puede deberse a un origen igual para todos ellos. En 1853, George Tate leyó un trabajo en el Berwick Naturalists' Club, con el que John Collingwood Bruce coincidía, y en el que se señalaba que los glifos tenían "...un origen común, e indican un significado simbólico con el que se representa un pensamiento popular". Al catalogar el arte rupestre escocés, Ronald Morris llegó a contabilizar hasta 104 teorías diferentes sobre su interpretación.

Otras teorías, más controvertidas, están basadas en su mayoría en la psicología de Carl Jung y en los estudios del historiador Mircea Eliade, según las cuales es posible que la similitud de los petroglifos y de otros símbolos arquetípicos o atávicos de diferentes culturas y continentes sean el resultado de una estructura heredada genéticamente en el cerebro humano.

Existen otras teorías que sostienen que los petroglifos fueron realizados por los chamanes en un estado alterado de conciencia, quizá inducido por el uso de alucinógenos naturales. Se ha demostrado que muchos de los modelos geométricos (conocidos como constantes de forma) que aparecen en los petroglifos y pinturas rupestres están "enroscados" en el cerebro humano, incluso aparecen con mucha frecuencia en problemas de visión y alucinaciones producidas por las drogas, la migraña y otros estímulos.

### ➤ TIPOS

1. Abstractos: Son dibujos sin una geometría clara. Pueden estar solos o formando conjuntos.



2. Geométricos: Dibujos que si tienen una geometría clara. Cruces, esvásticas, círculos, cuadros ajedrezados, soles, etc.
3. Figurativos o representativos: Simbolizan figuras, ya sean humanas (huellas de pies) o animales (leones, jirafas, etc.).
4. Objetos: Representan objetos. Flechas, carros, barcos.

Al no ser una ciencia exacta las conjeturas hechas sobre el significado de los petroglifos son muy extensas. Pero en general según el tipo de petroglifo hay una explicación aproximada.

1. Abstractos: Representan dioses o constelaciones.

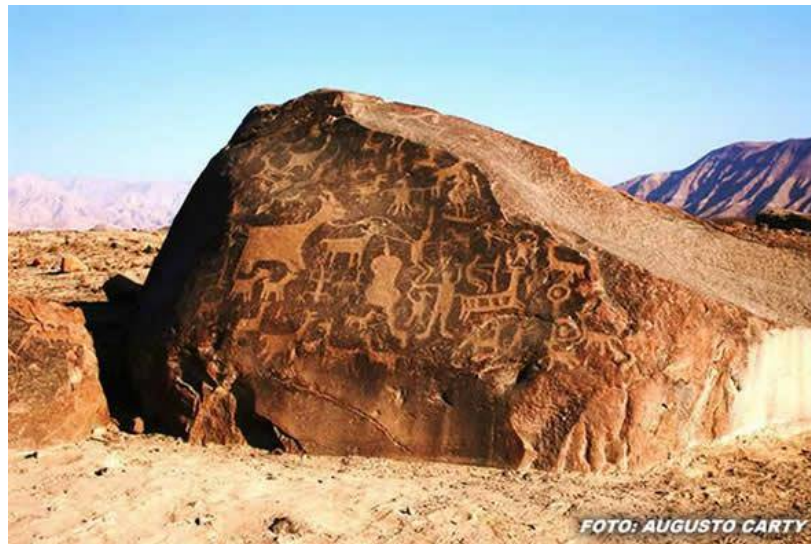


2. Geométricos: Marcar territorios, uso en ceremonias religiosas.





3. Figurativos o representativos: Buena suerte para la caza, búsqueda de la fertilidad femenina.
4. Objetos: Plegarias a los dioses para una buena caza o cosecha.



## INTEGRACION

La palabra **integración** tiene su origen en el concepto latino *integratio*. Se trata de la **acción y efecto de integrar o integrarse** (constituir un todo, completar un todo con las partes que faltaban o hacer que alguien o algo pase a formar parte de un todo).

La **integración social**, por su parte, es un proceso dinámico y multifactorial que supone que gente que se encuentra en diferentes grupos sociales (ya sea por cuestiones económicas, culturales,



religiosas o nacionales) se reúna **bajo un mismo objetivo o precepto**. De esta



forma, la integración social puede darse dentro de un cierto **país**, cuando se busca que las **personas** que pertenecen a los estratos sociales más bajos logren mejorar su nivel de vida. Para esto, el **Estado** o las instituciones civiles deben promover políticas y acciones para fomentar habilidades de autonomía personal y social, la inserción ocupacional, la **educación** y la adecuada alimentación. Asimismo, además de la integración social, también podemos hablar de la conocida como integración racial. Con ella lo que se persigue básicamente es que exista una igualdad real entre las personas independientemente de su raza y que se desarrolle una cultura donde exista la tolerancia necesaria para que todas las culturas tengan cabida y sean respetadas, entre otros objetivos. Por otra parte, la integración puede ser buscada por distintos países, para potenciar la capacidad de cada **nación** y, en el trabajo conjunto, mejorar la situación de todos los habitantes. Un ejemplo de integración política y económica es el **Mercado Común del Sur (Mercosur)**, formado por **Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú** (aunque con distintos tipos de membresía). Entre los elementos fundamentales que deben existir para sustentar e incentivar la mencionada integración económica están la unión económica y monetaria, el mercado común, la zona de libre comercio o la zona preferencial de comercio. Asimismo en el marco de aquel continente existe lo que se conoce como integración latinoamericana. Un término con el que se viene a definir y englobar a todo el conjunto de acciones, de diversa tipología, con el que lo que se persigue es aunar a los países de América Latina siempre respetando la esencia y las señas de identidad de cada uno de ellos. Para conseguir todo ello existen diversos organismos de tipo supranacional y se desarrollan un sinnúmero de actuaciones tanto a nivel político como económico, cultural o social. En todos los casos, la integración siempre supone el esfuerzo coordinado, la planeación conjunta y la convivencia



pacífica entre los sectores que conforman el **grupo**. Esa es la única forma donde las partes pueden constituir un todo, aún sin perder su individualidad.

## MUNICIPIO

Un municipio es una entidad administrativa que puede agrupar una sola localidad o varias y que puede hacer referencia a una ciudad, un pueblo o una aldea. El municipio está compuesto por un territorio claramente definido por un término municipal de límites fijados (aunque a veces no es continuo territorialmente, pudiendo



extenderse fuera de sus límites con exclaves y presentando enclaves de otros municipios) y la población que lo habita regulada jurídicamente por instrumentos estadísticos como el padrón municipal y mecanismos que otorgan derechos, como el *avecindamiento* o *vecindad legal*, que sólo considera vecino al habitante que cumple determinadas características — origen o antigüedad— y no al mero residente. El municipio está regido por un órgano colegiado denominado ayuntamiento, municipalidad, alcaldía o concejo, encabezado por una institución unipersonal: el alcalde (en el Antiguo Régimen en España había un alcalde por el *estado noble* y otro por el *estado llano*; y en las principales ciudades un corregidor designado por el rey). Por extensión, también se usa el término *municipio* para referirse al ayuntamiento o municipalidad en sí. En la mayoría de Estados modernos, un municipio es la división administrativa más pequeña que posee sus propios dirigentes representativos, elegidos democráticamente. En algunos municipios españoles todavía funciona el régimen medieval de gobierno, gestión y decisión por participación asamblearia denominado *concejo abierto*



## 7. CONCLUSIONES

- ♣ La naturaleza de todos estos eventos se refiere a una integración de ambos municipio.
- ♣ Dichos municipios presentan una gran variedad de riquezas paleontológicas descritas, las cuales son de gran interés turístico.
- ♣ Las instalaciones y espacios que se consideren en el programa deben cubrir las necesidades del producto, expositor, conferencista y público en general.



### III. MARCO NORMATIVO

#### 1. NORMAS NACIONALES

**Bolivia: Ley general de turismo “Bolivia te espera”, 25 de septiembre de 2012**

LEY DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 2012 LILLY GABRIELA MONTAÑO VIAÑA  
PRESIDENTA EN EJERCICIO DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA  
Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:  
LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL, DECRETA: LEY  
GENERAL DE TURISMO “BOLIVIA TE ESPERA”

##### *1.1. Capítulo I*

Disposiciones generales

**Artículo 1°.- (Objeto)** La presente Ley tiene por objeto establecer las políticas generales y el régimen del turismo del Estado Plurinacional de Bolivia, a fin de desarrollar, difundir, promover, incentivar y fomentar la actividad productiva de los sectores turísticos público, privado y comunitario, a través de la adecuación a los modelos de gestión existentes, fortaleciendo el modelo de turismo de base comunitaria, en el marco de las competencias exclusivas asignadas al nivel central del Estado por la Constitución Política del Estado.

**Artículo 2°.- (Ámbito de aplicación)** Las disposiciones de la presente Ley se aplican a todas las actividades públicas, privadas, mixtas y comunitarias relacionadas al turismo en territorio nacional, de acuerdo a la normativa vigente.

**Artículo 3°.- (Objetivos del turismo)** El turismo es una actividad económica estratégica que deberá desarrollarse de manera sustentable, respondiendo a los siguientes objetivos:

- a. Promover, desarrollar y fomentar el turismo interno, para fortalecer la identidad plurinacional y las riquezas inter e intraculturales.



- b. Fomentar, desarrollar, incentivar y fortalecer el turismo receptivo y emisivo a partir de la gestión territorial y la difusión del “Destino Bolivia”, sus atractivos y sitios turísticos para la generación de ingresos económicos y empleo que contribuyan al crecimiento de la actividad turística y al Vivir Bien de las bolivianas y bolivianos, fortaleciendo el turismo de base comunitaria.
- c. Promover, desarrollar y fortalecer los emprendimientos turísticos de las comunidades rurales, urbanas, naciones y pueblos indígena originario campesinas para el aprovechamiento sustentable, responsable, diverso y plural de patrimonio natural y cultural.
- d. Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional entre los niveles territoriales del Estado, para la captación y redistribución de ingresos provenientes de la actividad turística, destinados al desarrollo, fomento, promoción y difusión del turismo.
- e. Fortalecer la capacidad operativa, financiera y de planificación del Estado Plurinacional de Bolivia, sobre la base de la implementación y actualización constante de un sistema de información y estadísticas del sector turístico.
- f. Implementar mecanismos de regulación a la actividad turística.
- g. Proteger los lugares y símbolos sagrados, conservar los recursos naturales y respetar la identidad de los pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas.

**Artículo 4°.- (Importancia y posicionamiento estratégico del turismo)**

- I. La importancia estratégica del turismo radica en:
  - a. Revalorizar el patrimonio natural y cultural de los pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas.
  - b. Contribuir en el establecimiento de relaciones de carácter social, cultural y económico entre los visitantes y las poblaciones receptoras.





- c. Respetar y conservar el medio ambiente, de manera progresiva e interrelacionado con la diversidad cultural.
  - d. Constituirse en una actividad económica integrante de la matriz productiva nacional, estratégica y exportadora de servicios turísticos.
- II. El posicionamiento estratégico del turismo implica que:
- a. El Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de sus competencias de nivel central, compromete la provisión de recursos financieros destinados al desarrollo del sector turístico en sus diversos componentes, en procura de su posicionamiento como actividad estratégica, productiva y sustentable.
  - b. El Estado Plurinacional de Bolivia en el marco de sus competencias de nivel central, promoverá el establecimiento de políticas crediticias orientadas al fortalecimiento integral del sector turístico.

**Artículo 5°.- (Principios)** La actividad turística se desarrollará en el marco de los siguientes principios:

- a. **Inclusión.** La política turística promueve la incorporación de todas las formas de organización económica reconocidas en la Constitución Política del Estado, incentivando la formación de alianzas estratégicas equitativas para el desarrollo del turismo.
- b. **Redistribución, Equidad e Igualdad.** El desarrollo de la actividad turística, impulsará la distribución y redistribución de beneficios, la igualdad de oportunidades, un trato justo y una relación armónica entre los actores turísticos, respetando las formas de organización económica.
- c. **Responsabilidad.** La actividad turística debe caracterizarse por su ejercicio de manera responsable, promoviendo la conservación del medio ambiente, las culturas, sus normas y procedimientos, y el orden social establecido, de manera que se minimicen y mitiguen los impactos negativos de esta actividad.



- d. Solidaridad y Complementariedad. Los actores del turismo actuarán conjuntamente con el nivel Central del Estado y las entidades territoriales autónomas mediante la coordinación, cooperación y complementariedad permanente entre ellos.

**Artículo 6°.- (Definiciones)** Para fines de interpretación de la presente Ley, se establecen las siguientes definiciones:

- a. Atractivo Turístico. Conjunto de elementos materiales e inmateriales, que son susceptibles de ser transformados en un producto turístico que tenga capacidad para incidir sobre el proceso de decisión del turista, provocando desplazamientos de flujos turísticos desde países emisores hacia territorio nacional, haciendo que este último se transforme en un destino turístico.
- b. Circuito Turístico. Conjunto de rutas y recorridos turísticos que cuentan con atractivos y servicios turísticos, cuya dinámica implica iniciar el recorrido turístico con retorno al lugar de partida, sin pasar dos (2) veces por un mismo sitio.
- c. Destino Turístico. Espacio o área geográfica con límites de naturaleza física, donde se desarrollan los productos turísticos para el aprovechamiento del turista, que conforman el "Destino Bolivia".
- d. Destino Bolivia. Gestión territorial del Estado Plurinacional de Bolivia, estructurada como oferta turística integral, multisectorial e intercultural donde se desarrollan destinos y productos turísticos, contextualizado la imagen de Marca País que permita transmitir la realidad turística de Bolivia.
- e. Emprendimiento Turístico de Base Comunitaria. Toda inversión que realizan las comunidades urbanas y rurales, naciones y pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas para la prestación de servicios turísticos, bajo las distintas formas de organización económica,



las cuales deben alcanzar la armonía y el desarrollo sustentable de sus comunidades.

- f. Fomento al Turismo. Actividad encaminada al fortalecimiento de la oferta turística del “Destino Bolivia” y/o los destinos turísticos, a través de medidas concretas que aportan al desarrollo de las actividades turísticas, la mejora de la calidad de los servicios, además garantiza las condiciones para la preservación y mantenimiento de los atractivos turísticos, la generación de empleo y la cualificación de los recursos humanos.
- g. Modalidades del Turismo. Son las formas de hacer turismo, que están relacionadas con el interés particular del turista; la clasificación de estas modalidades depende del propósito u objetivo que motiva el viaje del turista y puede tratarse de turismo: Comunitario, cultural, de naturaleza, ecoturismo, rural, de aventura, agroturismo, de salud, gastronómico, espiritual y otros.
- h. Modelo de Turismo de Base Comunitaria. Modelo dinámico de gestión, en el marco del desarrollo sustentable del turismo, que nace y se gestiona de la base comunitaria urbana, rural, naciones y pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas, y que se sustentan en los principios de complementariedad, reciprocidad, redistribución y otros que tutelan la vida en comunidad en el marco del “Vivir Bien”.
- i. Prestador de Servicios Turísticos. Son todas aquellas formas de organización económica comunitaria, pública y privada, referidas a servicios de hospedaje, intermediación, traslado, transporte, información, asistencia, guía, o cualquier otro servicio conexo o complementario al turismo, que se encuentren debidamente registrados y autorizados.

En el marco de esta Ley se consideran prestadores de servicios turísticos a:  
Empresas operadoras de turismo receptivo, establecimientos de hospedaje turístico en todas sus modalidades y categorías, empresas de viaje y turismo



en todas sus modalidades y categorías, empresas de transporte turístico exclusivo, empresas organizadoras de congresos y ferias internacionales de turismo, guías de turismo, servicios gastronómicos turísticos y otros servicios afines que adquieren la categoría de servicios turísticos. Los aspectos inherentes a los prestadores de servicios turísticos se establecerán a través de reglamentación expresa.

- j. Promoción Turística. Conjunto de actividades y medios a través de los cuales se genera mayor demanda por el "Destino Bolivia" en el ámbito nacional e internacional.
- k. Régimen de Turismo. Conjunto de normativas orientadas a regular la actividad turística en el Estado Plurinacional de Bolivia, que en el marco de esta Ley comprende aspectos inherentes a normar operativamente a los prestadores de servicios turísticos a nivel nacional, la adecuada prestación de servicios turísticos y sus contraprestaciones, incentivos orientados a promover y controlar el turismo interno y receptivo, promover el desarrollo de investigaciones científicas y aplicadas en materia turística, establecer estándares generales que permitan unificar criterios de información turística a nivel nacional e internacional, proponer e implementar políticas en materia de seguridad turística en coordinación con las instancias competentes y otros aspectos que permitan el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Turismo. Este régimen es una competencia exclusiva de la Autoridad Competente en Turismo del nivel central del Estado.
- l. Seguridad Turística. Ejercicio de las competencias y gestión de todos los niveles del Estado, en el marco de la norma jurídica aplicable, con el propósito de evitar situaciones de hecho que afecten negativamente a la experiencia turística, propiciando que la o el turista se desplace en un espacio turístico seguro, exento de riesgos reales o potenciales. al ser adecuada, ésta impactará positivamente en la imagen del destino.



- m. Turismo. Actividad que realiza la persona de manera individual o en grupo, al trasladarse durante sus viajes y permanencias en lugares distintos a su entorno habitual, con fines de descanso, esparcimiento, negocio y otras actividades, por un período de tiempo no mayor a un (1) año, de acuerdo a normativa migratoria vigente.
- n. Turismo Emisivo. Forma de turismo constituido por las y los habitantes de un lugar que realizan viajes fuera de su territorio.
- o. Turismo Receptivo. Se produce cuando llegan al territorio del Estado Plurinacional de Bolivia visitantes de otras naciones con la intención de permanecer un periodo de tiempo, excluyendo el comercio en fronteras.
- p. Turismo Armónico y Sustentable. Modelo de desarrollo, basado en la viabilidad económica de la actividad turística, cuyo objetivo es rescatar y proteger los recursos naturales y culturales de una región, favoreciendo la estabilidad de los ecosistemas y sus procesos biológicos básicos y generando beneficios sociales y económicos, al fomentar mejores niveles de vida para la o el visitante y la comunidad receptora, a partir del racional aprovechamiento y conservación de estos recursos, generando el continuo mejoramiento de la calidad en los servicios y la diversificación de la oferta turística, en el marco del orden legal establecido.
- q. Turismo Comunitario. Es la relación directa del emprendimiento y la comunidad, con los visitantes desde una perspectiva plurinacional e intercultural en el desarrollo de viajes organizados, con la participación consensuada de sus miembros, garantizando el manejo adecuado de los recursos naturales, la valoración de los patrimonios culturales y territoriales, de las naciones y pueblos, para la distribución equitativa de los beneficios generados para el "Vivir Bien".



- r. Turista. Es la persona que visita cualquier país o región distinta al de su residencia habitual o permanente, independientemente de cuál sea el motivo de su viaje.

### *1.2. Capítulo II*

#### **Derechos y obligaciones**

**Artículo 7°.- (Derechos de las y los turistas)** Las y los turistas tienen los siguientes derechos:

- a. Elegir libremente, dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, el destino turístico de su preferencia.
- b. Exigir que los servicios turísticos cumplan en los términos, condiciones y precios ofertados, salvo caso fortuito debidamente justificado o fuerza mayor.
- c. Formular quejas y reclamos referentes a los servicios turísticos recibidos ante las autoridades competentes.
- d. Denunciar ante autoridades competentes cualquier atropello contra su persona o sus bienes durante su estadía.
- e. Recibir una respuesta oportuna por parte de las autoridades competentes, cuando formule quejas, reclamos o denuncias.
- f. Ser informado oportunamente por el prestador de servicios turísticos, cuando se produzcan de manera justificada cambios de precios, tarifas o condiciones de los servicios contratados.
- g. Recibir el reintegro o devolución de montos que resulten a su favor por incumplimientos injustificados en cuanto a las condiciones de prestación de los servicios.
- h. Ser informado sobre los plazos de vigencia de las ofertas y promociones de los servicios.



- i. Contar con seguridad turística dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de las autoridades competentes en procura de posibilitar entre otros fines, el libre tránsito de las y los turistas en el territorio nacional.

**Artículo 8°.- (Obligaciones de las y los turistas)** Las y los turistas durante su desplazamiento y permanencia en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- a. Respetar el ordenamiento jurídico del país.
- b. No cometer actos discriminatorios, ilícitos ni cualquier comportamiento que pueda resultar lesivo para el Estado y la sociedad boliviana, ni dañar y/o destruir el entorno del lugar o las instalaciones de los prestadores de servicios turísticos.
- c. Conservar el medio ambiente y el patrimonio cultural cumpliendo con la normativa referente a su protección y preservación.
- d. Respetar las manifestaciones culturales, populares, tradicionales y la forma de vida de la población.
- e. Respetar y preservar los bienes públicos y privados que guarden relación con el turismo y en caso de daño, efectuar los resarcimientos correspondientes inmediatamente.
- f. Denunciar cualquier acto u omisión que genere o pudiera causar daños o impactos negativos al patrimonio turístico.
- g. Contar con un seguro personal o transitorio cuando la actividad turística involucre riesgo.
- h. Contar con servicios de empresas y/o emprendimientos turísticos especializados cuando el turismo involucre actividades de riesgo.
- i. Solicitar el permiso y/o autorización para la toma de fotografías y filmaciones, cuando corresponda.



**Artículo 9°.- (Derechos de los prestadores de servicios turísticos)** Los prestadores de servicios turísticos tienen los siguientes derechos:

Ejercer la actividad turística dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, previa autorización de las autoridades competentes.

- a. Recibir apoyo e incentivos de las entidades territoriales autónomas en la promoción de sus servicios.
- b. Recibir capacitación en materia turística.
- c. Participar en la promoción y difusión del “Destino Bolivia” en el marco de la coordinación y colaboración entre los actores del turismo.
- d. Contar con seguridad turística dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de las autoridades competentes.

**Artículo 10°.- (Obligaciones de los prestadores de servicios turísticos)** Los prestadores de servicios turísticos tienen las siguientes obligaciones:

- a. Cumplir las disposiciones establecidas en la presente Ley, sus reglamentos, el Plan Nacional de Turismo, así como las disposiciones regulatorias y de supervisión orientadas al ejercicio de las atribuciones de la Autoridad Competente en Turismo.
- b. Cumplir las disposiciones establecidas por las entidades territoriales autónomas, en materia de turismo en el marco de sus competencias.
- c. Proporcionar a las autoridades competentes información clara, precisa, cierta, completa y oportuna respecto al ejercicio de sus actividades, que no sea estratégica y/o confidencial, conforme al Reglamento.
- d. Contribuir con la preservación de la cultura y medio ambiente de las naciones y los pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afro bolivianas visitados.





- e. Contribuir a la difusión de la información orientada a preservar y valorar los significados y valores del patrimonio cultural y turístico.
- f. Cumplir con las previsiones de los planes de manejo de los sitios patrimoniales y/o áreas protegidas.
- g. Dar a conocer a las y los turistas las obligaciones y prohibiciones contenidas en la presente Ley.
- h. Asumir la responsabilidad por los incumplimientos injustificados en la prestación de servicios turísticos.
- i. Realizar prestaciones de servicios turísticos de manera individual o a través de alianzas en sociedades estratégicas con otros prestadores de servicios turísticos, autorizados a nivel nacional o departamental.

### ***1.3. Capítulo III***

#### **Políticas generales de turismo**

##### **Artículo 11°.- (Políticas generales de turismo)**

- I. Las políticas generales de turismo establecidas en el presente Capítulo, serán implementadas por el nivel central del Estado, en el marco de sus competencias.
- II. Las entidades territoriales autónomas definirán sus políticas de acuerdo con sus facultades y competencias, en el marco de las políticas generales establecidas en la presente Ley.
- III. Conforme a la Ley N° 031 de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Báñez", el nivel central del Estado, a través de la Autoridad Competente en Turismo, definirá las responsabilidades de las entidades territoriales autónomas, respecto al establecimiento y desarrollo del Sistema de Registro, Categorización y Certificación de prestadores de



servicios turísticos y el Sistema de Información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas.

- IV. La sociedad civil organizada en el marco de la Constitución Política del Estado, en concordancia con los artículos 241 y 242, participará de la formulación de políticas del sector y la construcción de la normativa aplicable.

**Artículo 12°.- (Desarrollo armónico y sustentable del turismo)** La actividad turística realizada por las formas de organización económica, comunitaria, estatal y privada, será efectuada en el marco de un desarrollo armónico y sustentable, de manera que tenga sostenibilidad económica a largo plazo y promueva su crecimiento en base a un manejo racional y responsable en lo ambiental, cultural, social y económico.

**Artículo 13°.- (Modalidades de la actividad turística)** La actividad turística se desarrolla bajo las modalidades de turismo: comunitario, cultural, de naturaleza, ecoturismo, rural, urbano, de aventura, agroturismo, de salud, gastronómico y otras que surjan en base a las demandas del sector y conforme a las particularidades socioculturales, naturales y geográficas del país.

**Artículo 14°.- (Turismo de base comunitaria e iniciativa privada)** El Estado Plurinacional de Bolivia, reconoce los siguientes modelos de gestión turística:

- I. El turismo de base comunitaria es un modelo de gestión que deberá desarrollarse de manera armónica y sustentable, a través de emprendimientos turísticos donde las comunidades urbanas y rurales, naciones y pueblos indígena originario campesinos, comunidades interculturales y afrobolivianas, participen en la planificación, organización y gestión de la oferta turística.
- II. Los emprendimientos turísticos de iniciativa privada constituyen un modelo de gestión que en el marco de los lineamientos constitucionales, se desarrollarán de manera armónica y sustentable, promoviendo la participación de sus actores en la planificación, organización y gestión de la oferta turística.



- III. Los modelos de gestión del turismo podrán establecer alianzas que posibiliten el desarrollo del sector, en el marco del respeto a sus formas de organización e inversiones.
- IV. Los modelos de gestión deberán tomar en cuenta los principios de la vida en comunidad y fundamentalmente el de complementariedad en la prestación de servicios y redistribución de los beneficios provenientes de la actividad turística. Para este efecto los modelos de gestión del turismo detallados en los parágrafos I y II del presente Artículo, comprenden:
  - a. La planificación coordinada con los diferentes niveles del Estado.
  - b. La estructuración de la oferta turística bajo un sistema de catalogación de los recursos, evaluación del potencial turístico, creación de condiciones apropiadas de infraestructura turística y servicios inherentes a la oferta turística.
  - c. La regulación de la operación turística, a través del desarrollo de un sistema de registro de prestadores de servicios turísticos.
  - d. La creación de incentivos para el fomento, promoción y difusión del "Destino Bolivia".
  - e. La sensibilización turística, en todos los sectores relacionados con esta actividad.
  - f. La elaboración e implementación de acuerdos estratégicos nacionales e internacionales en materia turística para promover y difundir el "Destino Bolivia".

**Artículo 15°.- (Plan Nacional de Turismo)**

- I. El nivel Central del Estado a través de la Autoridad Competente en Turismo elaborará e implementará el Plan Nacional de Turismo, en coordinación con las entidades territoriales autónomas, el que contendrá programas, proyectos,



estrategias e instrumentos relativos al desarrollo de normativa, promoción, difusión, fomento, priorización de zonas turísticas y sensibilización turística. Este Plan Nacional de Turismo estará sujeto a modificaciones periódicas en base a la dinámica turística que se presente en el Estado.

- II. Las entidades territoriales autónomas, en el marco del Plan Nacional de Turismo, elaborarán sus correspondientes Planes de Turismo.

#### **Artículo 16°.- (Soberanía turística)**

- I. Las empresas prestadoras de servicios turísticos extranjeras que operan o pretendan operar en territorio nacional, deberán contar con la autorización de la Autoridad Competente en Turismo o en su defecto establecer alianzas estratégicas con empresas bolivianas legalmente establecidas en Bolivia.
- II. El establecimiento de alianzas estratégicas entre empresas nacionales y extranjeras deberá ser informado a la Autoridad Competente en Turismo. Los mecanismos aplicables a este procedimiento serán establecidos en reglamentación específica.

**Artículo 17°.- (Turismo en áreas protegidas)** Para el desarrollo de actividades turísticas en áreas protegidas, los prestadores de servicios turísticos deberán contar con la autorización otorgada por la Autoridad Competente en Turismo del nivel central del Estado o del gobierno autónomo departamental en materia turística, según corresponda; y con la autorización correspondiente emitida por la instancia competente en materia de áreas protegidas, en el marco de la normativa sectorial establecida para el efecto.

#### ***1.4. Capítulo IV***

**Sistema de registro, categorización y certificación de prestadores de servicios turísticos**



**Artículo 18°.- (Sistema de registro, categorización y certificación de prestadores de servicios turísticos)**

- I. El Sistema de Registro, Categorización y Certificación de prestadores de servicios turísticos está conformado por un conjunto de normas, mecanismos e instrumentos destinados a cumplir los objetivos e implementar las directrices del Plan Nacional de Turismo.
- II. El Sistema de Registro, Categorización y Certificación de prestadores de servicios turísticos, está conformado por el subsistema de registro, subsistema de categorización y el subsistema de certificación.
- III. El Sistema de Registro, Categorización y Certificación de prestadores de servicios turísticos, contará con información actualizada proporcionada por las Entidades Territoriales Autónomas, en el marco de sus responsabilidades definidas en la presente Ley.

**Artículo 19°.- (Subsistemas de registro, categorización y certificación)**

- I. El Subsistema de Registro tiene por objeto registrar y actualizar de manera permanente, información relacionada a los prestadores de servicios turísticos.
- II. El Subsistema de Categorización tiene por objeto establecer la jerarquización de los prestadores de servicios turísticos, que será la única reconocida para la promoción nacional e internacional.
- III. El Subsistema de Certificación tiene por objeto establecer criterios de complementariedad, estándares de seguridad y normas técnicas para elevar los niveles de calidad de los servicios turísticos.
- IV. Los Subsistemas de Categorización y Certificación de los prestadores de servicios turísticos estarán bajo la administración y supervisión de la Autoridad Competente en Turismo.



- V. El funcionamiento y administración de estos subsistemas estarán sujetos a reglamentación expresa.

**Artículo 20°.- (Responsabilidades del nivel central del Estado)** El nivel central del Estado a través de la Autoridad Competente en Turismo, en el marco del Sistema de Registro, Categorización y Certificación, y de las competencias asignadas en la Constitución Política del Estado y en la Ley N° 031 Marco de Autonomía y Descentralización "Andrés Báñez", tiene las siguientes responsabilidades:

- a. Autorizar y supervisar el funcionamiento de los prestadores de servicios turísticos que desarrollen actividades en más de un Departamento.
- b. Llevar un registro de los prestadores de servicios turísticos establecidos en el territorio nacional.
- c. Categorizar y clasificar a todos los prestadores de servicios turísticos registrados a nivel nacional.
- d. Certificar la calidad de todos los prestadores de servicios turísticos registrados a nivel nacional.

**Artículo 21°.- (Responsabilidades de las entidades territoriales autónomas)**

- I. Los Gobiernos Autónomos Departamentales, tienen las siguientes responsabilidades en el marco del Sistema de Registro, Categorización y Certificación:
  - a. Autorizar el funcionamiento de los prestadores de servicios turísticos que desarrollen actividades en el Departamento.
  - b. Registrar en el sistema administrado por la Autoridad Competente en Turismo, a los prestadores de servicios turísticos establecidos en el Departamento.
  - c. Controlar el funcionamiento de los servicios turísticos, con excepción de aquellos que mediante normativa municipal expresa hubieran sido definidos



de atribución municipal; preservando la integridad de la política y estrategias nacionales de turismo.

- d. Remitir información actualizada a la Autoridad Competente en Turismo, referida a los prestadores de servicios turísticos establecidos en el Departamento, conforme a Reglamento.
- II. Los Gobiernos Autónomos Municipales, en el marco del Sistema de Registro, Categorización y Certificación, tienen la responsabilidad de supervisar y controlar el funcionamiento de los servicios turísticos que mediante normativa municipal expresa hubieran sido definidos de atribución municipal.
- III. Los Gobiernos Autónomos Municipales, a fines de registro y a solicitud de la Autoridad Competente en Turismo o del Gobierno Autónomo Departamental, remitirán información actualizada referida a los prestadores de servicios turísticos establecidos en su Municipio, conforme a Reglamento.
- IV. En el marco del Artículo 298, párrafo II, numeral 37 de la Constitución Política del Estado, las entidades territoriales autónomas en el ejercicio de sus competencias, aplicarán las disposiciones regulatorias emitidas por la Autoridad Competente en Turismo, de acuerdo al Artículo 24 de la presente Ley.

### *1.5. Capítulo V*

#### **Sistema de información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas**

#### **Artículo 22°.- (Sistema de información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas)**

- I. El Sistema de Información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas está conformado por un conjunto de normas,



mecanismos e instrumentos destinados a cumplir los objetivos e implementar las directrices del Plan Nacional de Turismo.

- II. El Sistema de Información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas tiene por objeto establecer las directrices generales aplicables respecto a los atractivos turísticos sobre el patrimonio natural y cultural, infraestructura turística, servicios básicos, de accesibilidad y de recursos disponibles para operar el sistema turístico, que deberán ser debidamente catalogados.
- III. El funcionamiento y administración de este sistema estará sujeto a reglamentación expresa.

**Artículo 23°.- (Responsabilidades de los niveles del Estado)**

- I. El nivel central del Estado, en el marco de las competencias asignadas en la Constitución Política del Estado y la Ley N° 031 de 19 de julio de 2010, Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”, en cuanto al Sistema de Información sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas, tiene las siguientes responsabilidades:
  - a. Sistematizar la oferta turística en un catálogo turístico.
  - b. Establecer el Plan de Manejo de los sitios patrimoniales de uso turístico, a fin de ser catalogados.
  - c. Priorizar los atractivos y zonas turísticas, dentro de la Marca País. La metodología de la priorización será establecida en reglamentación expresa.
  - d. Establecer mecanismos que permitan promover los atractivos de carácter patrimonial, natural, cultural y cualquier otro con valor turístico.
  - e. Promocionar el “Destino Bolivia” en el ámbito nacional e internacional como componente de la Marca País.





- II. Las entidades territoriales autónomas, departamentales, municipales e indígena originario campesinas, remitirán a la Autoridad Competente en Turismo, información actualizada referida a la oferta turística, la demanda y la calidad de actividades turísticas, de acuerdo a Reglamento.

### ***1.6. Capítulo VI***

#### **Marco institucional**

**Artículo 24°.- (Ministerio de Culturas)** El Ministerio de Culturas, a través del Viceministerio de Turismo, ejerce las funciones de Autoridad Competente en Turismo.

**Artículo 25°.- (Entidades Territoriales Autónomas)** Las entidades territoriales autónomas asumen las responsabilidades establecidas en la presente Ley, referidas al Sistema de Registro, Categorización y Certificación de Prestadores de Servicios Turísticos y al Sistema de Información, sobre la oferta turística nacional, la demanda y la calidad de actividades turísticas.

#### **Artículo 26°.- (Coordinación)**

- I. La Autoridad Competente en Turismo y las entidades territoriales autónomas, promoverán la conformación de Consejos de Coordinación Sectorial en materia de turismo, como una instancia consultiva de proposición y concertación entre los diferentes niveles del Estado, conforme a la Ley N° 031 de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Báñez”. La conformación de los Consejos Sectoriales estará sujeta a reglamentación expresa y podrá contar con la participación de los actores del sector.
- II. Las entidades públicas y/o privadas que tuvieran conocimiento de la planificación y/o ejecución de actividades o eventos relacionados al turismo, que comprometan la imagen del país y que no estuvieran estipuladas en la



presente norma, deberán informar a la Autoridad Competente en Turismo a fin de que esta instancia realice el seguimiento respectivo.

### ***1.7. Capítulo VII***

#### **Régimen financiero y fomento para la actividad turística**

##### **Artículo 27°.- (Fuentes de financiamiento y destino de recursos)**

- I. El cumplimiento de las competencias y atribuciones del nivel central del Estado, de la Autoridad Competente en Turismo, cuenta con las siguientes fuentes de financiamiento:
  - a. Transferencias del Tesoro General del Estado, de acuerdo a su disponibilidad financiera.
  - b. Tasa Administrativa de Regulación Turística.
  - c. Donaciones y créditos destinados a programas y proyectos en el sector turístico, gestionados en el marco de la normativa vigente.
  - d. Recursos propios y por prestación de servicios turísticos.

##### **Artículo 28°.- (Servicios y fomento a la actividad turística)**

- I. A efectos de aplicar la presente Ley, se crea la Tasa Administrativa de Regulación Turística.
- II. Los prestadores de servicios turísticos pagarán anualmente la Tasa Administrativa de Regulación Turística, que se cobrará por concepto de servicios administrativos de regulación, inherentes al registro, categorización, certificación de sus actividades turísticas y otros. El cálculo, condiciones y aplicación de la Tasa Administrativa de Regulación Turística, serán definidos mediante reglamentación expresa.
- III. La Tasa Administrativa de Regulación Turística, será administrada por el Tesoro General del Estado, que asignará los recursos que permitan el



cumplimiento de las funciones de la Autoridad Competente en Turismo del nivel central del Estado.

**Artículo 29°.- (Medios de comunicación)**

- I. Los medios de comunicación nacionales, deberán promover acciones de fomento y difusión orientados a consolidar las identidades plurinacionales a partir de un turismo de inclusión social, a través del posicionamiento de la Marca País y la oferta turística nacional integral, con el fin de crear una cultura turística que procure la preservación, protección y difusión de la diversidad natural y cultural, que a su vez permita posicionar los atractivos turísticos del país y la sensibilización ciudadana respecto a nuestro patrimonio turístico.
- II. Los parámetros establecidos en el párrafo anterior, serán reglamentados por el Órgano Ejecutivo.

**Artículo 30°.- (Impuesto al valor agregado en el sector de turismo)** A efectos de la aplicación del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en el sector turismo, se considera como exportación de servicios: la venta de servicios turísticos que efectúen los operadores nacionales de Turismo Receptivo en el exterior y los servicios de hospedaje prestados por establecimientos hoteleros a turistas extranjeros sin domicilio o residencia en Bolivia. El respectivo procedimiento será reglamentado por el Órgano Ejecutivo.

**Disposiciones transitorias**

**Artículo 1°.-**

- I. Quedan vigentes las categorías reconocidas a los prestadores de servicios turísticos legalmente autorizados de forma transitoria, hasta que se apruebe el Reglamento del Sistema de Registro, Categorización y Certificación.



## 2. NORMAS INTERNACIONALES

Cabe recordar que la ISO, con sede en Ginebra, es en realidad una red formada por los institutos nacionales de calidad de 160 países. La Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) es la entidad legalmente responsable del desarrollo de las normas técnicas en nuestro país, y representa a España en dicho organismo. Además, el español Eduardo Moreno actúa como presidente del comité técnico ISO/TC 228 "Turismo y Servicios Relacionados".

El acuerdo fue firmado el pasado viernes por el secretario de Estado de Turismo, Joan Mesquida, y el director general de AENOR, Ramón Naz Pajares. Según el acuerdo, "Turespaña promoverá los beneficios del uso de normas de calidad turística entre los distintos agentes nacionales e internacionales, además de apoyar la contribución española a los trabajos de ISO", informó el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Por su parte, AENOR impulsará el proceso de normalización turística en el ISO/TC 228 y promoverá la normalización turística internacional. Actualmente el comité técnico ISO/TC 228 desarrolla seis grupos de trabajo: Servicios de buceo recreativo, Turismo de salud, Servicios de información y recepción en oficinas de información turística, Servicios de golf, Playas y Espacios Naturales protegidos. Próximamente se sumarán otros. En este comité técnico ya participan 64 países.

Esta nueva etapa de colaboración entre Turespaña y AENOR se enmarca en la estrategia diseñada por el Plan de Turismo Español Horizonte 2020. Así, el programa "Calidad Percibida" del citado Plan prevé que "el reconocimiento internacional del modelo español se continuará afianzando mediante protocolos de transferencia reglada de la experiencia española a terceros países y el impulso a la internacionalización del modelo, liderando los procedimientos de normalización en el ámbito internacional, asegurando la presencia de las empresas españolas del sector en los mismos".



#### **IV. PLAN DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA**

La ciudad es un ecosistema donde el contacto, la regulación, el intercambio, la comunicación y sobre todo el medio ambiente constituyen la esencia de su funcionamiento.

La ciudad que es el tema que nos interesa en este momento, es el resultado de las alteraciones provocadas por el hombre al ambiente natural como consecuencia de la concentración de sus viviendas y las actividades de intercambio, servicios, utilización y transformación de los recursos naturales para su beneficio. Aunque hay ruptura del equilibrio natural, sin embargo se debe considerar, además que el hombre, al transformar el medio está creando para sí un hábitat nuevo, un nuevo ecosistema: el medio urbano

El Plan de Indicadores de Sostenibilidad Turística es un instrumento que responde a un determinado modelo de ciudad más sostenible con la intención de valorar cuantitativa y cualitativamente el proceso de planificación del Turismo en la Mancomunidad El Puente-Las Carreras desde un punto de vista ambiental, integral y sistémico con criterios de sostenibilidad.

##### **1. OBJETIVO DEL PLAN DE INDICADORES**

El informe tiene como objetivo aportar una descripción y evaluación de la situación actual y de las tendencias en materia de una planificación sostenible como es el turismo en la mancomunidad El Puente-Las Carreras. El informe está basado en indicadores y aborda los grandes ámbitos implicados en la consecución de un modelo de ciudad sostenible desde una visión ambiental.

##### **2. SELECCIÓN Y CLASIFICACION DE LOS INDICADORES**

Los indicadores seleccionados incluyen variables clave para la definición y acomodación de la mancomunidad El Puente –Las Carreras a un modelo de planificación turística sostenible. Se clasifican en ocho programas:



P01	OCUPACION DE SUELO Objetivo: Consumo eficiente del suelo.
P02	MOVILIDAD Y SERVICIOS Objetivo: Movilidad más sostenible
P03	COHESION SOCIAL Objetivo: Satisfacer las necesidades de los turistas.
P04	GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA Objetivo: Fomentar intercambios sociales para la planificación turística.
P05	GESTIÓN TURÍSTICA Objetivo: Identificar y conservar los atractivos y recursos turísticos.
P06	GESTIÓN DEL GASTO Objetivo: Buen manejo de los recursos económicos.

Tabla 101: Clasificación de Indicadores

### 3. ESTRUCTURACIÓN DE LOS INDICADORES

La clasificación temática de los indicadores se estructura en seis programas.

El informe se compone de **2---** indicadores desglosados en:

#### 3.1. LISTADO DE INDICADORES



<b>P01 OCUPACION DEL SUELO</b>		
Subprograma	Código	Indicador
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.
<b>P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS</b>		
Subprograma	Código	Indicador
Configuración de la red	02	Modo de desplazamiento de la población
	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular
<b>P03 COHESION SOCIAL</b>		
Subprograma	Código	Indicador
Confianza ciudadana en materia de seguridad	05	Porcentaje de habitantes que se sienten seguros
Equipamientos	06	Dotación de equipamientos
	07	Proximidad a equipamientos básicos
<b>P04 GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA</b>		
Subprograma	Código	Indicador



Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública	08	Existencia de un proceso de planificación participativa
<b>P05 GESTIÓN TURÍSTICA</b>		
Subprograma	Código	Indicador
Conocimientos de los atractivos turísticos	09	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales
	10	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales
	11	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos natural – cultural
	12	Inventario de los atractivos turísticos
Protección de los atractivos turísticos	13	Existencia de normas de protección
Difusión	14	Existencia de planes para la difusión del patrimonio
	15	Existencia de rutas turísticas
<b>P06 GESTIÓN DEL GASTO</b>		
Subprograma	Código	Indicador
Calidad del gasto público	16	Presupuesto destinado al turismo

Tabla 111: Listado de Indicadores





#### 4. ESCENARIOS DE ANÁLISIS

El panel de indicadores de sostenibilidad urbana se calcula para tres escenarios: el Escenario 00 (escenario actual), el Escenario 01 (escenario a corto plazo para el 2.020), el Escenario 02 (mediano plazo para el 2.025) y el escenario 03 (largo plazo para el 2035).

#### 5. ESCALAS DE ACTUACIÓN

Se definen dos umbrales de actuación para la aplicación del cálculo de los indicadores: mancomunidad y por zonas o barrios. Cada indicador puede calcularse para el ámbito mancomunidad y en algunos casos puede ampliarse y es de gran interés el análisis por zonas o barrio. Para otro grupo de indicadores, en concreto los indicadores de metabolismo urbano, el ámbito o escala de referencia se amplían al límite mancomunidad.

Es de interés para algunos indicadores la escala más amplia, es decir, la delimitación de la red verde y Espacio Público de la mancomunidad El Puente-Las Carreras. Estos indicadores sirven para un análisis más puntual de dichos espacios.

#### 6. OBJETOS DE ESTUDIO.

La mancomunidad El Puente-Las Carreras permite establecer una agrupación para su estudio, desde lo general a nivel mancomunidad hasta lo más específico nivel de zonas o barrios en distintas naturalezas. Se organizan según la siguiente selección:





## 7. CRITERIOS DE EVALUACIÓN.

El sistema de valoración verifica el grado de aproximación de la mancomunidad El Puente las Carreras al modelo de ciudad sostenible, definido a partir de los objetivos referenciales mínimos y deseables en cada indicador y para cada uno de los escenarios.

La valoración cualitativa del grado de cumplimiento se realiza mediante la asignación de una escala de colores.



Situación con el modelo de ciudad más sostenible; Se asigna este símbolo cuando el indicador alcanza el objetivo mínimo.



Situación que no cumple los condicionantes planteados pero se acercan a los valores mínimos de referencia (-10% del objetivo mínimo)



Situación que no cumple los condicionantes mínimos del modelo de ciudad más sostenible. Requiere una atención prioritaria.

*Tabla 112: Síntesis Evaluativa*

## 8. APLICACIÓN PRÁCTICA DEL PANEL DE INDICADORES EN EL ESCENARIO ACTUAL

### 8.1. Programa 01: Ocupación del Suelo

Programa 01.

OCUPACIÓN DEL SUELO

Objetivo: Consumo eficiente del suelo

**PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO PARA EL TURISMO**



01 Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.

*Tabla 113: Resumen de Contenido P01 Ocupación del Suelo*

### Programa 01

### OCUPACION DEL SUELO

El uso del suelo abarca la gestión y modificación del medio ambiente natural para convertirlo en un ambiente construido tal como campos de sembradío, pasturas y asentamientos humanos. El término uso del suelo a menudo es utilizado para referirse a los distintos usos de la tierra.

El estudio del sistema de la mancomunidad a través de los indicadores aporta una información complementaria y compleja de la mancomunidad, se trata de una radiografía urbana y rural de ambos municipios, en la que a simple vista se detecta como se emplaza la ciudad en el territorio.

#### 8.1.2. *Aplicación del Indicador Existencia e Implementación Activa de un Plan de Uso de Suelo.*

#### P01 OCUPACIÓN DEL SUELO

01

EXISTENCIA E IMPLEMENTACIÓN ACTIVA DE UN  
PLAN DE USO DE SUELO.

Áreas determinadas para el turismo.

#### Objetivo



Lograr un plan de uso de suelo que incluye determinar áreas para el buen desarrollo del turismo en un mismo espacio, así como también para que una suficiente masa crítica de personas se puedan desarrollar con fluidez y eficacia las funciones urbanas.

### Definición del indicador

La ocupación del suelo integra la información de las bases de datos de coberturas y usos del suelo de las Comunidades.

Para poder establecer políticas medioambientales adecuadas, realizar estudios socio-económicos precisos, llevar a cabo evaluaciones de impacto ambiental o de ordenación del territorio, es necesario contar con información objetiva, precisa, armonizada y actualizada sobre el territorio que nos rodea, ayudando a los encargados de tomar decisiones a manejar el crecimiento y a cambiar y brindar una plataforma para la formación del consenso de la comunidad respecto de los asuntos relacionados con el uso del suelo.

### Metodología

Se determina si la Mancomunidad tiene un plan maestro de uso del suelo. Si lo tiene, este se evalúa a fin de determinar si posee las siguientes características:

- Se implementa de forma activa.
- Se creó o actualizó por completo en los últimos 10 años.
- Contiene componentes ecológicos.

Los mejores planes promueven comunidades compactas y completas (suelen ser el resultado de un uso mixto del suelo).



### Parámetros de evaluación

El criterio de evaluación del uso de suelo en la mancomunidad es:  
SI (cuenta con plano de uso de suelos con delimitación patrimonial).  
NO existe un plan maestro o éste tiene más de 10 años de antigüedad.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI

### Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con un plan de uso de suelo, ni un plano con la respectiva zonificación de uso de suelo para el turismo.

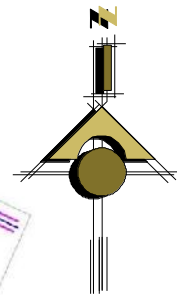
### Resultados: Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo

	SI	Resultado alcanzado NO
MANCOMUNIDAD		X

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado
PLANOS		
TEJIDOS CENTRALES		
MUNICIPIOS		
Municipio de Las Carreras	SI/NO	NO
Municipio El puente	SI/NO	NO



**01 Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo**

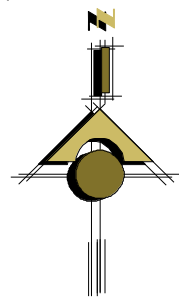


RACHO



# ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LINEAMIENTOS DE TURISMO PARA LA MANCOMUNIDAD "EL PUENTE - LAS CARRERAS"

UNIV: Rodríguez Alcoba Romina Adriana



EL SARACHO



## 8.2. Programa 02: Movilidad y Servicios

### *Mapa 112: Plano de El Puente*

#### Programa 02.

#### **MOVILIDAD Y SERVICIOS**

Objetivo: Movilidad más sostenible

#### CONFIGURACIÓN DE LA RED

**02** MODO DE DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN

**03** PROXIMIDAD A REDES DE MEDIOS DE TRANSPORTE

ALTERNATIVOS





**FUNCIONALIDAD**

**04 REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO: VIARIO PEATONAL - VIARIO  
VEHICULAR**

*Tabla 114: Resumen de Contenido P02 Movilidad y Servicios*

**Programa 02**

**MOVILIDAD Y SERVICIOS**

El concepto de movilidad sostenible surge como respuesta a los impactos sociales, económicos y ambientales derivados del uso intensivo de los vehículos a motor. El vehículo privado resulta ser el medio de transporte que más suelo ocupa, más combustible consume y más externalidades genera: accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual, congestión, etc. Sin embargo, desde el punto de vista de muchos usuarios, el coche privado continua siendo muy bien valorado y deseado, por encima del resto de medios de transporte. Contribuye a ello la imagen mediática de libertad y estatus social que aporta, pero también el hecho que los usuarios no han de pagar las numerosas externalidades que produce en el ámbito urbano.

Todo conductor es también peatón, y son principalmente éstos los que salen perdiendo con la progresiva ocupación del espacio público por parte del coche. La ciudad y el espacio público son conceptos íntimamente ligados. Históricamente el ciudadano ocupó todo el espacio público, pero la pérdida de éste como lugar de paseo, de encuentro, de diálogo, de juego e intercambio ha erosionado el concepto de ciudad. Allí donde desaparece el espacio público, desaparece la ciudad y sólo permanece urbanización. El espacio público, donde los ciudadanos se pueden desplazar sin restricciones, hace ciudad y generalmente con gran calidad de vida.



El ámbito urbano es por tanto, más allá de las políticas generales de transporte y de construcción de grandes infraestructuras, donde se concreta la red de calles y su regulación y distribución de sección entre calzada y espacio peatonal; en definitiva, la forma y características del espacio público destinado a los flujos de transporte. La solución a los problemas de movilidad urbana, pasan por el cambio modal hacia otros medios de transporte más sostenibles. No sólo a partir de la promoción y mejora de otros modos, sino también con la aplicación de medidas de contención y restricción en el uso del coche.

### 8.2.1. *Aplicación del Indicador Modo de Desplazamiento de la Población*

02	<b>P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS</b>
	<b>MODO DE DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN</b>
	Reparto modal de los desplazamientos de la población. Relación porcentual en transporte privado.

#### **Objetivo**

Reducción de la dependencia respecto al automóvil de manera que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal.



Incremento de las oportunidades de los medios de transporte alternativos, es decir, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes y con un nivel suficiente de ocupación, para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Así mismo, se requiere de un freno en la expansión de los espacios dependientes del automóvil, es decir, de los polígonos y urbanizaciones que no puedan ser servidos mediante transporte colectivo y redes no motorizadas.

### Definición del indicador

La apuesta por una movilidad sostenible basada en el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado se refleja en este indicador de reparto del modo de desplazamiento de la población.

Se consideran medios de transporte alternativos o sostenibles aquellos que en comparación con el automóvil suponen un menor impacto ambiental, una reducción de los conflictos sociales y un menor consumo de recursos.

### Metodología

En base a una encuesta realizada en la mancomunidad se obtienen los porcentajes de los distintos modos de desplazamiento de la población de la ciudad. Los resultados aportados por la encuesta es la movilidad de los habitantes según número de viajes en un día laborable medio.

Fórmula de cálculo:

**RMprivado (%)= [número de desplazamientos en transporte privado/número de desplazamientos totales] x 100**



### Parámetros de evaluación

Reparto modal de los desplazamientos internos diarios de la población en transporte privado.

Criterio: porcentaje de desplazamientos en vehículo privado respecto el total de desplazamientos en todos los medios de transporte.

MANCOMUNIDAD	DESPLAZAMIENTO EN VEHICULO PRIVADO
Objetivo mínimo	< 25%
Deseable:	< 15%

### Discusión de los resultados

Según los datos de la encuesta de movilidad realizada, es decir, se observa que más de la mitad de los desplazamientos realizados por los residentes en un día laborable medio se realizan a pie, mientras que un 15% en vehículo privado.

### Resultados: Modo de desplazamiento de la población

		Resultado alcanzado
	SI	NO
MANCOMUNIDAD	X	15%

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	
	PLANOS	



TEJIDOS CENTRALES	
MUNICIPIOS	%
Municipio de Las Carreras	15%
Municipio El puente	15%

### 8.2.2. Aplicación del Indicador Proximidad a Redes de transporte Alternativo al Automóvil Privado

#### P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS

03

#### PROXIMIDAD A REDES DE TRANSPORTE ALTERNATIVO AL AUTOMÓVIL PRIVADO

Proximidad simultánea de la población residente a las redes de transporte alternativo al vehículo privado (%).

#### Objetivo

Incremento del número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes en la ciudad. El acceso a redes de movilidad pública se configura clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

#### Definición del indicador

Para lograr el objetivo de disminución del uso del vehículo privado por parte de la población, ésta debe tener acceso fácil a los medios alternativos al automóvil. Pero además, cuanto mayor sea la cantidad de redes a las que pueda acceder, mayor será la probabilidad de que use una o varias de éstas



redes para sus desplazamientos cotidianos. Los medios alternativos considerados son: la red de movilidad ciclista y las sendas peatonales.

Estas redes de transporte se convierten en un verdadero modo de transporte si cuentan con una red propia interconectada en todo el territorio y también segregada del resto de modos de transporte en superficie.

Se considera que existe una buena accesibilidad cuando desde cualquier parte del viario público puede accederse en menos de 5 minutos (6 para el tranvía) a una parada o red de transporte alternativo.

### ■ Metodología

Para cada medio de transporte alternativo se realiza un área de influencia según distancia considerada y se analiza la población que tiene cobertura al menos a 2 de los medios contemplados.

Distancias consideradas:

- Paradas de autobús urbano: 300 metros
- Red de movilidad ciclista: 300 metros
- Sendas urbanas: 300 metros

Fórmula de cálculo:

$$Ptalt (\%) = \left[ \frac{\text{población con cobertura simultánea a las redes de transporte alternativo}}{\text{población total}} \right] \times 100$$

### ■ Parámetros de evaluación

Porcentaje de población con acceso simultáneo a las distintas redes/paradas de



transporte alternativo:

Criterio: proximidad simultánea a un mínimo de 2 redes Cobertura: población residente (%).

MANCOMUNIDAD	PROXIMIDAD A REDES
Objetivo mínimo	Criterio: $\geq 2$ tipos de redes de transporte
	Cobertura > 80 %
Deseable:	Criterio: $\geq 2$ tipos de redes de transporte
	Cobertura 100%

### Discusión de los resultados

A partir de los resultados obtenidos, se observa que la mayor parte de la población de la Mancomunidad, no tiene acceso simultáneo a dos o más redes de transporte consideradas a menos de 5 minutos.

Analizados individualmente, la mayor parte de las zonas y/o comunidades no cumplen el objetivo mínimo de alcance de más de un 80% de la población cubierta para dos o más redes de transporte.

### Resultados: Proximidad a Redes de transporte Alternativo al Automóvil Privado

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	>80 %	30 %



	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado	
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.	
	%	%	
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>			
<b>ZONAS URBANAS</b>			
Las Carreras	>80 %	<b>50 %</b>	●
El puente	>80 %	<b>50 %</b>	●
<b>COMUNIDADES</b>			
Taraya	>80 %	<b>20 %</b>	●
San Agustín	>80 %	<b>20 %</b>	●
San juan	>80 %	<b>25 %</b>	●
Socpora	>80 %	<b>20 %</b>	●
Santa rosa	>80 %	<b>20 %</b>	●
Carrizal	>80 %	<b>35 %</b>	●
Chayaza	>80 %	<b>35 %</b>	●
Animas	>80 %	<b>20 %</b>	●
Santana de belén	>80 %	<b>35 %</b>	●
Pompeya	>80 %	<b>35 %</b>	●
Pirua Pampa	>80 %	<b>35 %</b>	●
Cazón pampa	>80 %	<b>35 %</b>	●
Ircalaya	>80 %	<b>25 %</b>	●
Monte Chico	>80 %	<b>35 %</b>	●
Pampa Grande	>80 %	<b>35 %</b>	●





### 8.2.3. *Aplicación del Indicador Reparto del Viario Público: Viario Peatonal - Viario Vehicular*

#### P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS

04

#### REPARTO DEL VIARIO PÚBLICO: VIARIO PEATONAL - VIARIO VEHICULAR

Relación de viario público destinado al peatón y otros usos del espacio público respecto la superficie total del viario público

#### Objetivo

Concebir el espacio público como eje del centro urbano, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos.

Alcanzar valores de superficie de viario público peatonal y otros usos (carga y descarga, el paso de vehículos de emergencias o el paso de vehículos de residentes), superiores al 75% en relación a la superficie de viario total. Por el contrario, destinar como máximo, el 25% del viario público para el automóvil de paso y el transporte público de superficie.

#### Definición del indicador

Este indicador expresa la calidad del espacio público. Con más de tres cuartas partes de la superficie del viario público destinadas al peatón se puede configurar una red peatonal sin fricciones con el vehículo de paso.

Los espacios con acceso restringido al automóvil de paso se convierten en lugares de calma, que permiten la socialización y la comunicación, con niveles sonoros equivalentes menores a 65 dBA, es decir que permiten que una conversación sea inteligible al 100% a un metro de distancia sin alzar la voz. En definitiva, supone una mejora evidente de calidad urbana y calidad de



vida. En estos lugares, estén o no destinados específicamente al tránsito peatonal, desaparece la sensación de peligro para el peatón y las molestias derivadas de la velocidad de los coches y de la contaminación atmosférica. El espacio público se llena de ciudadanos y de actividades económicas. Así mismo, liberando viario público se potencia el verde en el interior y se mejora en términos de confort térmico y de paisaje.

### Metodología

Una vez contabilizado por áreas el espacio de viario público, se clasifica según tipología. Se calcula la superficie del viario peatonal y la del vehicular para cada área de estudio (zonas y/o comunidades). De aquí se puede calcular el porcentaje de viario público peatonal respecto a la superficie total de viario público.

Fórmula de cálculo:

$$V_{pub} (\%) = [Superficie\ viario\ peatonal / Superficie\ viario\ público\ total] \times 100$$

### Parámetros de evaluación

Proporción de superficie que cumple el criterio de evaluación según tipo de tejido urbano:

Criterio: porcentaje de viario público peatonal respecto el viario público total.

MANCOMUNIDAD		VIARIO PÚBLICO
Objetivo mínimo	Criterio:	> 60%
Deseable:	Criterio:	> 75%


### Discusión de los resultados





Los resultados de este indicador son negativos para el área urbana, ya que no se alcanza el porcentaje mínimo, e incluso ni se llega al 30% de viario público peatonal.

Este criterio no es aplicado para las comunidades debido a que las mismas pertenecen al área rural, por lo cual no es necesario este análisis.

### Resultados: Reparto del Viario Público: Viario Peatonal - Viario Vehicular

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
<b>CRITERIO</b>		
	%	%
MANCOMUNIDAD	>60 %	<b>25 %</b> 

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
<b>ORDENACIÓN</b>		
<b>CRITERIO</b>		
	%	%
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>ZONAS URBANAS</b>		
Las Carreras	>80 %	<b>30 %</b> 
El puente	>80 %	<b>20 %</b> 

### 8.3. Programa 03: Cohesión Social

#### Programa 03.



<b>COHESION SOCIAL</b> Objetivo: Satisfacer las necesidades de los turistas
<b>CONFIANZA CIUDADANA EN MATERIA DE SEGURIDAD</b> <b>05 PORCENTAJE DE HABITANTES QUE SE SIENTEN SEGUROS</b>
<b>EQUIPAMIENTOS</b> <b>06 DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS</b> <b>07 PROXIMIDAD A EQUIPAMIENTOS BÁSICOS</b>

*Tabla 115: Resumen de Contenido P03 Cohesión Social*

### Programa 03

#### COHESION SOCIAL

La cohesión social hace referencia al grado de unión existente entre los grupos de personas con culturas, edades, rentas y profesiones distintas que viven en la ciudad y está interrelacionada con otros ejes de la sostenibilidad urbana. De hecho, el concepto de sostenibilidad supera el ámbito estrictamente ambiental para incorporar también el socioeconómico.

El incremento de la cohesión social está íntimamente relacionado con los conceptos de diversidad y mixticidad de actividades que proporciona el modelo de ciudad compacta y compleja. La proximidad (o compacidad) favorece el contacto entre los grupos de personas. Pero la presencia de grupos diversos en un mismo espacio también requiere de cierto grado de mixticidad (mezcla e interacción entre los grupos).

El análisis de diversas realidades urbanas permite afirmar que la segregación social que se produce en determinados lugares de las ciudades va a menudo de la mano de la separación de usos y funciones propia de la dispersión urbana.



La separación de grupos por razones de renta, edad, culturales u otros genera desconocimiento mutuo, lo que propicia sentimientos de inseguridad y marginación basada en el temor al otro.

Al contrario, en las partes de la ciudad compacta donde los valores de la diversidad son elevados los problemas mencionados tienden a disminuir. Sin embargo la diversidad y la mixticidad no son condiciones suficientes para conseguir la cohesión. Hay que añadir la importancia del escenario socioeconómico, de la política fiscal y laboral, del enfoque y desarrollo de las políticas sociales y culturales, y también de la solución formal adoptada en el espacio público o del nivel de complejidad de funciones del tejido urbano, por lo que el urbanismo también tiene mucho que aportar.

En definitiva el concepto de sostenibilidad debe incluir la atención a la diversidad social pero sin la segregación generadora de inestabilidad, sino con la integración propia de las sociedades cohesionadas y estables.

La otra cara de este principio es que la sostenibilidad debe ser universal: deben planificarse las actuaciones para que las estrategias de sostenibilidad puedan ser adoptadas por todos los ciudadanos, independientemente de su condición social. De otro modo el amplio potencial transformador de una correcta estrategia si se aplica a toda la población, quedará drásticamente minimizado si sólo está al alcance de unos pocos.

### ***8.3.1. Aplicación del Indicador Porcentaje de Habitantes que se Sienten Seguros***

#### **P03 COHESION SOCIAL**

#### **PORCENTAJE DE HABITANTES QUE SE SIENTEN**



---

## SEGUROS

---

Seguridad simultánea de la población residente a la mancomunidad (%).

---

### Objetivo

Obtener el grado de seguridad que existe en toda la Mancomunidad, para convertirlo en espacio seguro, garantizando la seguridad en la Mancomunidad, tanto a los residentes como a visitantes y/o turistas.

### Definición del indicador

La seguridad ciudadana es concebida como aquella situación donde las personas pueden vivir libres de las amenazas generadas por la violencia y el delito, a la vez que el Estado tiene las capacidades necesarias para garantizar y proteger los derechos humanos directamente comprometidos frente a las mismas. En la práctica, la seguridad ciudadana, desde un enfoque de los derechos humanos, es una condición donde las personas viven libres de la violencia practicada por actores estatales o no estatales.

### Metodología

Este indicador se obtiene a través de encuestas.

Fórmula de cálculo:

**Pob. (%) = [población que se siente segura / población total] x 100**

### Parámetros de evaluación

Porcentaje de población que se siente segura en la Mancomunidad.



Criterio: Porcentaje de población que se siente segura: población residente (%).

MANCOMUNIDAD		POBL.
Objetivo mínimo	Criterio:	> 80 %
Deseable:	Criterio:	100%

### Discusión de los resultados

A partir de los resultados obtenidos, se observa que la mayor parte de la población de la Mancomunidad, se sienten seguros en su ambiente inmediato.

Analizados individualmente, la mayor parte de las zonas y/o comunidades cumplen el objetivo mínimo de alcance de más de un 90% de la población que se sienten seguros.

### Resultados: Porcentaje de habitantes que se sienten seguros

	Requerimientos Mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	>80 %	<b>90 %</b> 

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado POBL.
------------	---------------------------------------	---------------------------------



	%	%	
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>			
<b>ZONAS URBANAS</b>			
Las Carreras	>80 %	<b>90 %</b>	
El puente	>80 %	<b>90 %</b>	
<b>COMUNIDADES</b>			
Taraya	>80 %	<b>95 %</b>	
San Agustín	>80 %	<b>95 %</b>	
San juan	>80 %	<b>90 %</b>	
Socpora	>80 %	<b>95 %</b>	
Santa rosa	>80 %	<b>95 %</b>	
Carrizal	>80 %	<b>85 %</b>	
Chayaza	>80 %	<b>85 %</b>	
Animas	>80 %	<b>90 %</b>	
Santana de belén	>80 %	<b>90 %</b>	
Pompeya	>80 %	<b>90 %</b>	
Pirua Pampa	>80 %	<b>90 %</b>	
Cazón pampa	>80 %	<b>85 %</b>	
Ircalaya	>80 %	<b>85 %</b>	
Monte Chico	>80 %	<b>90 %</b>	
Pampa Grande	>80 %	<b>90 %</b>	





### 8.3.2. Aplicación del Indicador Dotación de Equipamientos.

#### P03 COHESION SOCIAL

#### DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

06

Evaluación cuantitativa de los equipamientos

#### Objetivo

Conseguir que toda la población, independientemente de sus características sociodemográficas, tenga a su disposición una dotación óptima de equipamientos, mediante un diagnóstico cuantitativo de la adecuación de la oferta dotacional a las necesidades de la población. En un análisis de cohesión social desde el punto de vista urbanístico es de especial importancia la oferta de equipamientos que usa la población, ya que estos son, desde un punto de vista genérico, satisfactores de necesidades.

#### Definición del indicador

Se entiende por equipamiento el conjunto de dotaciones que la comunidad estima imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social, coincidiendo con aquellas que requieren de un carácter público. Por ello es necesario distinguir su titularidad o uso, por lo que analizarán aquellos equipamientos a los que toda la población tiene acceso, independientemente de su condición o su nivel de renta.

Además de este papel satisfactor de necesidades, en una ciudad es necesario entender la dotación de equipamientos como garantía de la calidad urbana y como componente básico para la cohesión social. Interpretando a los autores del Libro Verde del Medio Ambiente Urbano, la recuperación y compatibilidad de los ámbitos urbanos pasa por recomponer la ciudad de manera que "la calidad de vida no represente un lujo al alcance de pocos sino



una característica esencial".

### Metodología

Para calcular la dotación óptima de equipamientos de proximidad se utilizan unos estándares, determinados a partir de la cantidad de espacio que necesita cada usuario según normativa y recomendaciones diversas. La determinación de la cantidad de equipamientos necesaria se hace de forma proporcional a la cantidad de población visitante. El resultado es un estándar en m<sup>2</sup> por habitante para cada tipo de equipamiento.

Al aplicar los estándares a las cifras de población se obtiene, en términos de suelo de equipamientos, un óptimo de dotación en función de los parámetros anteriores. Éste debe considerarse como una recomendación hacia la que debe tender la dotación de la zona. El cálculo proporciona información útil sobre cuáles son los equipamientos necesarios para el turista.

Este indicador se obtiene a través de encuestas.

Fórmula de cálculo:

$$\text{Deq (\%)} = [\text{dotación (m}^2\text{/hab)} \text{ por tipología de equipamiento} / \text{dotación óptima (m}^2\text{/hab)}] \times 100$$

### Parámetros de evaluación

Cumplimiento o no del criterio:

Criterio: Porcentaje de la dotación óptima conseguido

MANCOMUNIDAD	SUELO
	% de la dotación óptima.
Objetivo mínimo	75 %
Deseable:	100%



### Discusión de los resultados

A partir de los resultados obtenidos, se observa que la mayor parte de la población de la Mancomunidad, se sienten seguros en su ambiente inmediato.

Analizados individualmente, la mayor parte de las zonas y/o comunidades cumplen el objetivo mínimo de alcance de más de un 80%

### Resultados: Dotación de equipamientos

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	>80 %	<b>90 %</b>

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.
	%	%
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>ZONAS URBANAS</b>		
Las Carreras	>80 %	<b>90 %</b>
El puente	>80 %	<b>90 %</b>
<b>COMUNIDADES</b>		
Taraya	>80 %	<b>95 %</b>
San Agustín	>80 %	<b>95 %</b>
San Juan	>80 %	<b>90 %</b>
Socpora	>80 %	<b>95 %</b>



## ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LINEAMIENTOS DE TURISMO PARA LA MANCOMUNIDAD "EL PUENTE - LAS CARRERAS"

156

UNIV: Rodríguez Alcoba Romina Adriana



Santa rosa	>80 %	<b>95 %</b>	
Carrizal	>80 %	<b>85 %</b>	
Chayaza	>80 %	<b>85 %</b>	
Animas	>80 %	<b>90 %</b>	
Santana de belén	>80 %	<b>90 %</b>	
Pompeya	>80 %	<b>90 %</b>	
Pirua Pampa	>80 %	<b>90 %</b>	
Cazón pampa	>80 %	<b>85 %</b>	
Ircalaya	>80 %	<b>85 %</b>	
Monte Chico	>80 %	<b>90 %</b>	
Pampa Grande	>80 %	<b>90 %</b>	



### 8.3.3. Aplicación del Indicador Proximidad a Equipamientos Básicos

#### P03 COHESION SOCIAL

#### PROXIMIDAD A EQUIPAMIENTOS BÁSICOS

07

Proximidad simultánea a los equipamientos.

#### Objetivo

Conseguir que la población tenga, en un radio de proximidad determinado el mayor número de diferentes equipamientos básicos, para de esta manera poder cubrir las necesidades básicas de los turistas.

#### Definición del indicador

Una vez que la población está dotada de una cantidad suficiente de suelo de equipamientos como para satisfacer las necesidades básicas de todos los grupos sociales, es necesario -distribuirlos de forma adecuada. La proximidad a los equipamientos es una condición básica para su accesibilidad por parte de todos, especialmente para las personas con movilidad reducida. Aunque suele existir una correlación entre la cantidad de la dotación y su cercanía a los ciudadanos, no es extraño que aunque la dotación de un determinado equipamiento no sea la óptima, su localización estratégica o el hecho de estar situado en zonas de alta densidad de población permita que una buena parte de la población se encuentre en un radio de proximidad adecuado.

#### Metodología

El cálculo se elabora a partir del recuento de la población que se encuentra dentro del radio de proximidad estimado para los equipamientos

Este indicador se obtiene a través de encuestas.



Fórmula de cálculo:

$$\text{Pequip (\%)} = \left[ \frac{\text{población con cobertura a equipamientos}}{\text{población total}} \right] \times 100$$

### Parámetros de evaluación

Cumplimiento o no del criterio:

Criterio: Porcentaje de la dotación óptima conseguido


MANCOMUNIDAD	SUELO
	% de la dotación óptima.
Objetivo mínimo	75 %
Deseable:	100%

### Discusión de los resultados

A partir de los resultados obtenidos, se observa que la mayor parte de la población de la Mancomunidad, se encuentran a una distancia adecuada hacia los equipamientos.

Analizados individualmente, la mayor parte de las zonas y/o comunidades cumplen el objetivo mínimo de alcance de más de un 80% de la población que se encuentra próxima a un equipamiento básico.

### Resultados: Proximidad a Equipamientos Básicos

	Requerimientos Mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	>80 %	90 % 



	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado	
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.	
	%	%	
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>			
<b>ZONAS URBANAS</b>			
Las Carreras	>80 %	<b>90 %</b>	
El puente	>80 %	<b>90 %</b>	
<b>COMUNIDADES</b>			
Taraya	>80 %	<b>95 %</b>	
San Agustín	>80 %	<b>95 %</b>	
San Juan	>80 %	<b>90 %</b>	
Socpora	>80 %	<b>95 %</b>	
Santa Rosa	>80 %	<b>95 %</b>	
Carrizal	>80 %	<b>90 %</b>	
Chayaza	>80 %	<b>85 %</b>	
Animas	>80 %	<b>85 %</b>	
Santana de Belén	>80 %	<b>90 %</b>	
Pompeya	>80 %	<b>90 %</b>	
Pirua Pampa	>80 %	<b>90 %</b>	
Cazón Pampa	>80 %	<b>85 %</b>	
Ircalaya	>80 %	<b>85 %</b>	
Monte Chico	>80 %	<b>90 %</b>	
Pampa Grande	>80 %	<b>90 %</b>	



#### 8.4. Programa 04: Gestión Pública Participativa

##### Programa 04.

##### GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA

Objetivo: Fomentar intercambios sociales para la planificación turística.

##### PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA

##### 08 EXISTENCIA DE UN PROCESO DE PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA

*Tabla 116: Resumen de Contenido P04 Gestión Pública Participativa*

#### Programa 04

#### GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA

La participación ciudadana en el poder local presupone distribución de poder entre todos los integrantes de una comunidad. Desde luego, esto implica un problema político porque sociedad y estado tienen objetivos contradictorios en lo que respecta al poder. Y hay grados de subordinación al estado muy distintos entre miembros de una comunidad local. Por otra parte, la industria cultural también sujeta a la sociedad, causando grados muy diversos de dependencia.

Cuando la participación ciudadana es un efectivo instrumento de emancipación de la sociedad, al mismo tiempo, deja de ser funcional al estado. Tomando esto en cuenta y todo el potencial que existe en este instrumento de gestión pública, debemos comprender mejor sus límites y capacidades para no perder sus posibilidades de contribuir para la construcción de espacios urbanos más generosos para la reproducción de la vida humana.





#### 8.4.1. *Aplicación del Indicador Existencia de un Proceso de Planificación Participativa*

### P04 GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA

08

#### EXISTENCIA DE UN PROCESO DE PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA

Se desarrolla la planificación con la participación de la población

#### Objetivo

Participación Ciudadana, junto a otros actores sociales, es parte activa de un movimiento ciudadano que ejerce sus derechos y contribuye a fortalecer la institucionalidad democrática y la transparencia en la vida pública.

Los objetivos que han marcado la trayectoria de la Corporación Participación Ciudadana han sido y son: contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad democrática; Promover la participación Ciudadana en la vida democrática ecuatoriana y la transparencia en las actividades públicas; así como, propiciar el debate y la búsqueda de acuerdos sobre temas trascendentales para la mancomunidad.

#### Definición del indicador

La participación ciudadana, es el involucramiento activo de los ciudadanos y las ciudadanas en aquellos procesos de toma de decisiones públicas que tienen repercusión en sus vidas. “el Estado reconoce a las personas el derecho de participar en sus políticas, planes, programas y acciones”. Se materializa a través de los mecanismos de participación establecidos por cada órgano de la Administración del Estado, y primordialmente en virtud de los siguientes 4 mecanismos expresamente señalados:

Acceso a la información relevante,  
Consultas ciudadanas,



Cuentas públicas participativas; y  
Consejos de la sociedad civil.

### Metodología

El cálculo se realiza de acuerdo al porcentaje de personas que conozcan dicho atractivo natural siendo 100% lo deseable y de 75% a 51% estado regular y abajo del 50% sería estado crítico donde se tendría que hacer una intervención inmediata para tomar en cuenta lo quiere la población. Este cálculo se realiza con la ayuda de encuestas que se realizaron. Siendo (N° pers.conoc) personas que respondieron que participan en la planificación del municipio y (N° pers.enc) se refiere a número de personas encuestadas.

Fórmula de cálculo:

$$C/pn (\%) = (100\% * N^{\circ} \text{ pers.conoc} / N^{\circ} \text{ pers.enc})$$

### Parámetros de evaluación

Cumplimiento o no del criterio:

Criterio: Porcentaje de la dotación óptima conseguido


MANCOMUNIDAD	PARTICIPACIÓN
	% de la Población
Objetivo mínimo	>51% a 75%
Deseable:	100%



### Discusión de los resultados

A partir de los resultados obtenidos, se observa que la mayor parte de la población de la Mancomunidad, no participan en la planificación del municipio.



**Resultados: Existencia de un proceso de planificación participativa**

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	100%	<b>10 %</b> 

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.
	%	%
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>ZONAS URBANAS</b>		
Municipio Las Carreras	100 %	<b>10 %</b> 
Municipio El puente	100 %	<b>10 %</b> 



## 8.5. Programa 05: Gestión Turística

<b>Programa 05.</b> <b>GESTIÓN TURÍSTICA</b> Objetivo: Identificar y conservar los atractivos y recursos turísticos.
<b>CONOCIMIENTOS DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS</b> <b>09 POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS NATURALES</b> <b>10 POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS CULTURALES</b> <b>11 POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS NATURAL - CULTURAL</b> <b>12 INVENTARIO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS</b>
<b>PROTECCIÓN DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS</b> <b>13 EXISTENCIA DE NORMAS DE PROTECCIÓN</b>
<b>DIFUSIÓN</b> <b>14 EXISTENCIA DE PLANES PARA LA DIFUSIÓN DEL TURISMO</b> <b>15 EXISTENCIA DE RUTAS TURÍSTICAS</b>

*Tabla 117: Resumen de Contenido P05 Gestión Turística*

### **Programa 05** **GESTIÓN TURÍSTICA**

Es la gestión de los recursos turísticos (naturales, patrimoniales o históricos, gastronómicos, étnicos, folklóricos, etc.) destinada a la captación, recepción y fidelización de los turistas. Normalmente los proyectos de gestión turística los llevan a cabo ayuntamientos, diputaciones, mancomunidades, etc. que gestionan sus recursos territoriales turísticos con el último fin de fidelizar a los turistas. Un ejemplo sería aquel municipio que restaura sus bienes patrimoniales y recupera sus tradiciones con el fin de atraer un turismo.



**8.5.1. Aplicación del Indicador Población que Tiene Conocimiento de los Atractivos Turísticos Naturales**

**P05 GESTIÓN TURÍSTICA**

09

**POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS NATURALES**

% de conocimiento de atractivos turísticos naturales

**Objetivo**

El objetivo de este indicador es conocer que tanto conocen las personas de la mancomunidad todos los atractivos naturales existentes para poder contar con ellos a la hora de su protección ya que se tomó a las personas como piezas fundamentales para cualquier proyecto que se pueda realizar en contribución al cuidado de los mismos

**Definición del indicador**

Para que tengamos una ciudad en armonía con el medio ambiente necesitamos que la gente tenga conocimiento sobre los atractivos turísticos naturales ya que no olvidemos que nosotros mismos somos tierra, nuestro propio cuerpo está constituido por los elementos del planeta, su aire es el que nos da el aliento y su agua nos vivifica y restaura. Pero los seres humanos no entendemos que dependemos de la tierra y solo destruimos la diversidad biológica; degradando la integridad de la tierra y contribuyendo al cambio climático, desnudando la tierra de sus bosques naturales o destruyendo sus zonas húmedas; que los seres humanos contaminen las aguas, el suelo, el aire. Todos estos se podrían considerar como un crimen contra la naturaleza es un crimen contra nosotros mismos ya que nosotros dependemos de la naturaleza.



### Metodología

El cálculo se realiza de acuerdo al porcentaje de personas que conozcan dicho atractivo natural siendo 100% lo deseable y de 75% a 51% estado regular y abajo del 50% sería estado crítico donde se tendría que hacer una intervención inmediata para poner en conocimiento o promocionar dichos atractivos naturales. Este cálculo se realiza con la ayuda de encuestas que se realizaron. Siendo (N° pers.conoc) personas que respondieron tener conocimiento de atractivos naturales y (N° pers. enc) se refiere a número de personas encuestadas.

Fórmula de cálculo:

$$C/pn (\%) = (100\% * N^{\circ} \text{ pers.conoc} / N^{\circ} \text{ pers. enc})$$

### Parámetros de evaluación

El criterio de evaluación es a nivel mancomunidad ya que se encuesta a personas tanto de área urbana y comunidades.

MANCOMUNIDAD	CONOCIMIENTO
	% de la Población
Objetivo mínimo	>51% a 75%
Deseable:	100%

### Discusión de los resultados

En la mancomunidad "El puente - Las carreras" se puede comprobar que más de la mitad de las personas que conforman la misma tienen conocimiento de los atractivos turísticos naturales, pero desglosando en el tejido urbano y las



comunidades especialmente las comunidades pertenecientes al municipio del puente no tienen información o conocimiento, esto con lleva a un desinterés y falta de protección a los mismos.

**Resultados: Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales**

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	100%	<b>63 %</b>

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.
	%	%
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>ZONAS URBANAS</b>		
Las Carreras	100 %	<b>80 %</b>
El puente	100 %	<b>45 %</b>
<b>COMUNIDADES</b>		
Taraya	100 %	<b>87%</b>
San Agustín	100 %	<b>75%</b>
San Juan	100 %	<b>60%</b>
Socpora	100 %	<b>85%</b>
Santa rosa	100 %	<b>76%</b>
Carrizal	100 %	<b>52%</b>
Chayaza	100 %	<b>40%</b>



## ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LINEAMIENTOS DE TURISMO PARA LA MANCOMUNIDAD "EL PUENTE - LAS CARRERAS"

168

UNIV: Rodríguez Alcoba Romina Adriana



Animas	100 %	<b>68%</b>	
Santa Ana de belén	100 %	<b>40%</b>	
Pompeya	100 %	<b>70%</b>	
Pirua Pampa	100 %	<b>78%</b>	
Cazón pampa	100 %	<b>30%</b>	
Ircalaya	100 %	<b>62%</b>	
Monte Chico	100 %	<b>45%</b>	
Pampa Grande	100 %	<b>48%</b>	





8.5.2. *Aplicación del Indicador Población que Tiene Conocimiento de los Atractivos Turísticos Culturales*

P05 GESTIÓN TURÍSTICA

10

POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS  
ATRATIVOS TURÍSTICOS CULTURALES

% de conocimiento de atractivos turísticos culturales

**Objetivo**

El objetivo de este indicador es conocer que tanto conocen las personas de la mancomunidad sobre los atractivos turísticos existente para poder contar con ellos a la hora de su protección ya que se tomó a las personas como piezas fundamentales para cualquier proyecto que se pueda realizar en contribución al cuidado de los mismos.

**Definición del indicador**

Para que una mancomunidad o ciudad tener una actividad como lo es el turismo, necesita sus atractivos turísticos para que cuente su historia y legado es por eso necesario el conocimiento del mismo para que pueda tratarse y cuidar además de atraer a turistas ya que la mancomunidad cuenta con una gran cantidad de atractivos turísticos culturales que se remontan a más de 400 años atrás.

**Metodología**

El cálculo se realiza de acuerdo al porcentaje de personas que conozcan dicho atractivo cultural siendo 100% lo deseable y de 75% a 51% regular y abajo del 50% sería crítico donde se tendría que hacer una intervención inmediata para poner en conocimiento o promocionar dichos atractivos culturales. Este cálculo se realiza con la ayuda de encuestas que se realizaron. Siendo (N°



pers.conoc) personas que respondieron tener conocimiento de los atractivos culturales y (N° pers.enc) se refiere a número de personas encuestadas.

Fórmula de cálculo:

$$C/pc (\%) = (100\% * N^{\circ} \text{ pers.conoc} / N^{\circ} \text{ pers.enc})$$

### Parámetros de evaluación

El criterio de evaluación es a nivel mancomunidad ya que se encuestó a personas tanto de área urbana y comunidades.

MANCOMUNIDAD	CONOCIMIENTO
	% de la Población
Objetivo mínimo	>51% a 75%
Deseable:	100%

### Discusión de los resultados

En la mancomunidad "El puente - Las carreras" se pudo evidenciar que el conocimiento en cuanto a los atractivos turísticos culturales es de 61% es decir más de la mitad tiene conocimiento eso es un buen indicio ya que la gente podría apoyar a cualquier proyecto que se implemente para protegerlos. Cabe resaltar que en algunas comunidades las personas no tienen mucho conocimiento acerca del tema o caso contrario no responde, esto podría ser porque los atractivos turísticos culturales están distribuidos en las demás comunidades.



**Resultados: Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales**

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	100%	<b>61 %</b>

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
--	---------------------------	------------------------

ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.
	%	%

**TEJIDOS CENTRALES**

**ZONAS URBANAS**

Las Carreras	100 %	<b>75 %</b>
El puente	100 %	<b>65 %</b>

**COMUNIDADES**

Taraya	100 %	<b>83%</b>
San Agustín	100 %	<b>74%</b>
San Juan	100 %	<b>85%</b>
Sojpora	100 %	<b>84%</b>
Santa rosa	100 %	<b>72%</b>
Carrizal	100 %	<b>50%</b>
Chayaza	100 %	<b>40%</b>
Animas	100 %	<b>75%</b>
Santana de belén	100 %	<b>45%</b>
Pompeya	100 %	<b>70%</b>
Pirua Pampa	100 %	<b>78%</b>



Cazón pampa	100 %	30%	●
Ircalaya	100 %	77%	●
Monte Chico	100 %	45%	●
Pampa Grande	100 %	47%	●

### 8.5.3. *Aplicación del Indicador Población que Tiene Conocimiento de los Atractivos Turísticos Cultural - Natural*

#### P05 GESTIÓN TURÍSTICA

11

#### POBLACIÓN QUE TIENE CONOCIMIENTO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS CULTURAL - NATURAL

% de conocimiento de atractivos turísticos culturales

#### Objetivo

El objetivo de este indicador es conocer que tanto conocen las personas de la mancomunidad sobre los atractivos turísticos cultural / natural existente para poder contar con ellos a la hora de su protección ya que se tomó a las personas como piezas fundamentales para cualquier proyecto que se pueda realizar en contribución al cuidado de los mismos.

#### Definición del indicador

Para que una mancomunidad o ciudad pueda tener identidad necesita su patrimonio para que cuente su historia y legado es por eso necesario el conocimiento del mismo para que pueda tratarse y cuidar además de atraer a turistas ya que la mancomunidad cuenta con una gran variedad de atractivos turísticos cultural / natural que se remontan a más de 1000 años atrás como lo son cuevas, huellas de dinosaurio y pinturas rupestres.



### Metodología

El cálculo se realiza de acuerdo al porcentaje de personas que conozcan dichos atractivos turísticos cultural / natural siendo 100% lo deseable y de 75% a 51% regular y abajo del 50% sería crítico donde se tendría que hacer una intervención inmediata para poner en conocimiento o promocionar dicho atractivos turísticos cultural / natural ya que existe bastante. Este cálculo se realiza con la ayuda de encuestas que se realizaron a la personas de la mancomunidad tanto en el área urbana como en la comunidades . Siendo (N° pers.conoc) personas que respondieron tener conocimiento de patrimonio cultural y (N° pers.enc) se refiere a número de personas encuestadas.

Fórmula de cálculo:

$$C/pc (\%) = (100\% * N^{\circ} \text{ pers.conoc} / N^{\circ} \text{ pers.enc})$$

### Parámetros de evaluación

El criterio de evaluación es a nivel mancomunidad ya que se encuesta a personas tanto de área urbana y comunidades.

MANCOMUNIDAD	CONOCIMIENTO
	% de la Población
Objetivo mínimo	>51% a 75%
Deseable:	100%

### Discusión de los resultados

En la mancomunidad "El puente - Las carreras" se pudo evidenciar que el conocimiento en cuanto a atractivos turísticos cultural / natural es de 67% es decir más de la mitad tiene conocimiento eso es un buen indicio ya que la



gente podría apoyar a cualquier proyecto que se implemente para protegerlos. Cabe resaltar que en algunas comunidades las personas no tienen mucho conocimiento acerca del tema o caso contrario no responde, esto podría ser porque los atractivos turísticos cultural / natural está distribuido en las demás comunidades.

**Resultados: Población que Tiene Conocimiento de los Atractivos Turísticos Cultural - Natural**

	Requerimientos Mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	POBL.
	%	%
MANCOMUNIDAD	100%	<b>67 %</b>

	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
ORDENACIÓN	CRITERIO	POBL.
	%	%
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>ZONAS URBANAS</b>		
Las Carreras	100 %	<b>80 %</b>
El puente	100 %	<b>75 %</b>
<b>COMUNIDADES</b>		
Taraya	100 %	<b>90%</b>
San Agustín	100 %	<b>75%</b>
San Juan	100 %	<b>77%</b>
Sojpora	100 %	<b>84%</b>
Santa rosa	100 %	<b>71%</b>



## ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LINEAMIENTOS DE TURISMO PARA LA MANCOMUNIDAD "EL PUENTE - LAS CARRERAS"

175

UNIV: Rodríguez Alcoba Romina Adriana



Carrizal	100 %	<b>52%</b>	
Chayaza	100 %	<b>51%</b>	
Animas	100 %	<b>75%</b>	
Santana de belén	100 %	<b>48%</b>	
Pompeya	100 %	<b>77%</b>	
Pirua Pampa	100 %	<b>76%</b>	
Cazón pampa	100 %	<b>40%</b>	
Ircalaya	100 %	<b>74%</b>	
Monte Chico	100 %	<b>48%</b>	
Pampa Grande	100 %	<b>49%</b>	



#### 8.5.4. Aplicación del Indicador Inventario de los Atractivos Turísticos

### P05 GESTIÓN TURÍSTICA

#### INVENTARIO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS

12

Existencia de un inventario específico para la Mancomunidad

#### Objetivo

El inventario de atractivos turísticos pretende dar a conocer las potencialidades y posibilidades que ofrece la región para el turismo, como alternativa que aporte al desarrollo de la Mancomunidad. Mostrar las posibilidades que existen en él y de esta forma iniciar la búsqueda del desarrollo sostenible de la Mancomunidad.

Este trabajo requiere de la participación de las poblaciones locales directa o indirectamente implicadas, de una estrategia clara del sector público y sobre todo conocer sobre el tema, para poder decidir que se quiere desarrollar e impulsar en el territorio.

#### Definición del indicador

El inventario constituye un registro y un estado integrado de todos los elementos turísticos que por sus cualidades naturales, culturales y humanas pueden constituir un recurso para el turista, por lo que representa un instrumento valioso para la planificación turística, toda vez que sirve como punto de partida para realizar evaluaciones y establecer las prioridades necesarias para el desarrollo turístico nacional.

Recordemos que un inventario no es sólo un cúmulo de información, sino fundamentalmente un instrumento de gestión que debe ser mejorado de manera constante, y cuyo uso debe permitir y facilitar la toma de decisión en las múltiples instancias del quehacer turístico.





### Metodología

El inventario de atractivos y recursos constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales, pueden constituir una motivación para el turista.

Es el proceso por el cual se registran ordenadamente los factores físicos y culturales, como un conjunto de atractivos, que sirven para elaborar productos turísticos de una región.

### Parámetros de evaluación

El inventario de atractivos y recursos constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales.

El criterio de evaluación es distinto. SI (cuenta con inventario de atractivos turísticos), NO existe un inventario de atractivos turísticos.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI

### Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con un inventario de atractivos turísticos.

### Resultados: Inventario de los Atractivos Turísticos

	Resultado alcanzado	
	SI	NO
MANCOMUNIDAD		X



ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado
<b>TEJIDOS CENTRALES</b>		
<b>MUNICIPIOS</b>		
Municipio de Las Carreras	SI/NO	NO ●
Municipio El puente	SI/NO	NO ●

#### 8.5.5. Aplicación del Indicador Existencia de Normas de Protección

### P05 GESTIÓN TURÍSTICA

#### EXISTENCIA DE NORMAS DE PROTECCIÓN

13

Existencia de normas de protección específicas para la Mancomunidad

#### Objetivo

Establecer las políticas generales, a fin de desarrollar, difundir, promover, incentivar y fomentar la actividad productiva de los sectores turísticos público, privado y comunitario, a través de la adecuación a los modelos de gestión existentes, fortaleciendo el modelo de turismo de base comunitaria.

#### Definición del indicador

La protección, está dada por un marco legal o normativo. En este sentido, la protección de los consumidores habla de los mecanismos existentes para garantizar el respeto hacia los atractivos turísticos, para que de esta manera estas estén resguardadas y preservadas.

#### Metodología

La protección de atractivos y recursos constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales,



pueden constituir una motivación para el turista.

Es el proceso por el cual se registran ordenadamente, para darles la protección adecuada.

### ■ Parámetros de evaluación

Las normas deberán ser específicas para la mancomunidad. El criterio de evaluación es distinto. SI (cuenta con normas de protección específicas para la Mancomunidad), NO existen normas de protección específicas para la Mancomunidad.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI

### ■ Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con normas de protección específicas para la Mancomunidad.

### ■ Resultados: Existencia de Normas de Protección

	SI	Resultado alcanzado NO
MANCOMUNIDAD		<b>X</b> ●

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado
------------	------------------------------------	---------------------

TEJIDOS CENTRALES		
MUNICIPIOS		
Municipio de Las Carreras	SI/NO	<b>NO</b> ●
Municipio El puente	SI/NO	<b>NO</b> ●



### 8.5.6. *Aplicación del Indicador Existencia de Planes para la Difusión del Turismo*

#### P05 GESTIÓN TURÍSTICA

14

#### EXISTENCIA DE PLANES PARA LA DIFUSIÓN DEL TURISMO

Existencia de un modelo específico para la Mancomunidad

#### Objetivo

Consolidar la presencia de la oferta turística en los mercados objetivos para promocionar los destinos turísticos identificados, facilitando las acciones de comunicación en cada mercado.

Promover la visita turística y desarrollar aprendizajes significativos para fortalecer la identidad cultural.

#### Definición del indicador

La idea de promoción turística, por lo tanto, hace referencia a la difusión de un lugar como destino para los turistas. Es importante destacar que la llegada de visitantes a una ciudad o un país genera ingresos económicos para dicho lugar: por eso la importancia de la promoción turística.

En concreto, hay que establecer que todo proyecto de promoción turística puede abarcar una gran variedad de objetivos. No obstante, entre los más habituales están los siguientes:

- Fomentar lo que sería la promoción y atractivo turístico de un lugar.
- Aumentar y dar a conocer la oferta que existe para el turista.
- Captar eventos de cierta relevancia para la zona.
- Incentivar la implicación de todos los profesionales relacionados con el turismo para impulsar el mismo y atraer a mayor número de visitantes.

Para poder conseguir todos esos fines y otros muchos más se puede recurrir a



un sinnúmero de herramientas de promoción turística. No obstante, entre todas ellas destacan las siguientes: jornadas, ferias, congresos, visitas de interés turístico, fiestas, eventos, congresos, rutas...

### Metodología

En concreto, hay que establecer que todo proyecto de promoción turística puede abarcar una gran variedad de objetivos. No obstante, entre los más habituales están los siguientes:

- Fomentar lo que sería la promoción y atractivo turístico de un lugar.
- Aumentar y dar a conocer la oferta que existe para el turista.
- Captar eventos de cierta relevancia para la zona.
- Incentivar la implicación de todos los profesionales relacionados con el turismo para impulsar el mismo y atraer a mayor número de visitantes.

### Parámetros de evaluación

La existencia de planes para la difusión del turismo, constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales. El criterio de evaluación es distinto. SI (cuenta con planes para la difusión del turismo), NO existe un planes para la difusión del turismo.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI

### Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con planes para la difusión del turismo.



**Resultados: Existencia de Planes para la Difusión del Turismo**

	Resultado alcanzado
SI	NO
MANCOMUNIDAD	X ●

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos	Resultado alcanzado
	CRITERIO	
PLANOS		
TEJIDOS CENTRALES		
MUNICIPIOS		
Municipio de Las Carreras	SI/NO	NO ●
Municipio El puente	SI/NO	NO ●

**8.5.7. Aplicación del Indicador Existencia de Rutas Turísticas**

**P05 GESTIÓN TURÍSTICA**

15

**EXISTENCIA DE RUTAS TURÍSTICAS**

Existencia de Rutas turísticas en la Mancomunidad

**Objetivo**

Convertir a la Mancomunidad en un modelo de desarrollo turístico rural, con una política de conservación y aprovechamiento sostenible de sus recursos turísticos (naturales y culturales), con una participación comunal del municipio, optimización el aporte en la economía regional y consolidándose como principal destino turismo nacional y departamental.



### Definición del indicador

Se conoce como ruta turística al camino o recorrido que se destaca por sus atractivos para el desarrollo del turismo. Estas rutas pueden sobresalir por sus características naturales o por permitir el acceso a un patrimonio cultural o histórico de importancia.

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

### Metodología

En concreto, hay que establecer que todo proyecto de ruta turística puede abarcar una gran variedad de objetivos. No obstante, entre los más habituales están los siguientes:

- Fomentar lo que sería la promoción y atractivo turístico de un lugar.
- Aumentar y dar a conocer la oferta que existe para el turista.
- Captar eventos de cierta relevancia para la zona.
- Incentivar la implicación de todos los profesionales relacionados con el turismo para impulsar el mismo y atraer a mayor número de visitantes.

### Parámetros de evaluación

La existencia de una ruta turística, constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales. El criterio de evaluación es distinto. SI (cuenta con inventario de atractivos turísticos), NO existe un inventario de atractivos turísticos.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI



### Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con una ruta turística.

### Resultados: Existencia de Rutas Turísticas

	SI	Resultado alcanzado NO
MANCOMUNIDAD		<b>X</b> ●

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos CRITERIO	Resultado alcanzado
PLANOS		
TEJIDOS CENTRALES		
MUNICIPIOS		
Municipio de Las Carreras	SI/NO	<b>NO</b> ●
Municipio El puente	SI/NO	<b>NO</b> ●





## 8.6. Programa 06: Gestión del gasto

### Programa 06.

#### GESTIÓN DEL GASTO

Objetivo: Buen manejo de los recursos económicos.

#### CALIDAD DEL GASTO PUBLICO

#### 16 PRESUPUESTO DESTINADO AL TURISMO

*Tabla 118: Resumen de Contenido P06 Gestión del Gasto*

### Programa 06

#### GESTIÓN DEL GASTO

La gestión del gasto es el total de gastos realizados por el sector público, tanto en la adquisición de bienes y servicios como en la prestación de subsidios y transferencias. En una economía de mercado, el destino primordial del gasto público es la satisfacción de las necesidades colectivas, mientras que los gastos públicos destinados a satisfacer el consumo público sólo se producen para remediar las deficiencias del mercado. También tiene una importancia reseñable los gastos públicos de transferencia tendientes a lograr una redistribución de la renta y la riqueza.

Los gastos realizados por el gobierno son de naturaleza diversa. Van desde cumplir con sus obligaciones inmediatas como la compra de un bien o servicio hasta cubrir con las obligaciones incurridas en años fiscales anteriores. Sin embargo, muchos de ellos están dirigidos a cierta parte de la población para reducir el margen de desigualdad en la distribución del ingreso.



### 8.6.1. Aplicación del Indicador Presupuesto Destinado al Turismo

#### P06 COHESION SOCIAL

#### PRESUPUESTO DESTINADO AL TURISMO

16

% de dinero destinado al turismo

#### Objetivo

Dirigir es guiar la acción hacia el logro de los objetivos y esto se consigue aplicando consecuentemente las funciones de la Dirección y observando los principios establecidos. Las funciones de dirección están integradas por la Planeación, la Organización, el Mando y el Control y dentro de la actividad empresarial la Planificación y la Organización constituyen la fase de preparación de la estrategia y el Mando y el Control la fase de ejecución, mientras que los recursos humanos constituyen el eslabón que cumplimenta es integra estas fases con su acción..

#### Definición del indicador

Los presupuestos constituyen la expresión cuantitativa de los objetivos que se quieren alcanzar, convirtiéndose en un auxiliar para la organización y el control, debiendo estar estrechamente coordinados con el consejo de dirección y el sistema de contabilidad, a fin de que todos los que realicen tareas de dirección participen en su elaboración y conozcan su responsabilidad para que los mismos sean operativos. Los presupuestos son básicamente estados financieros anticipadas y constituyen objetivos que abarcan todas las fases de las operaciones de la empresa (ventas, producción, compras, financiamiento).



### Metodología

El presupuesto maestro es el que proporciona el plan global para un período económico venidero, incluyendo el objetivo de utilidades y el programa coordinado para lograrlo y su elaboración en la actividad del turismo es bastante diferente a la actividad productiva y de servicio, toda vez que ésta no produce ningún bien o servicio tangible que pueda apreciarse, sino que su objetivo es satisfacer con calidad las necesidades de esparcimiento y recreación que demandan las personas en sus momentos de ocio, por lo que se debe tener en cuenta las características y posibilidades económicas de estas personas, con el objetivo de considerar estos aspectos al ofertar las opciones turísticas de alojamiento, comidas, bebidas, recreación.

### Parámetros de evaluación

La existencia de un presupuesto para el turismo, constituye un registro y valoración del estado de todos los elementos que por sus cualidades naturales y/o culturales. El criterio de evaluación es distinto. SI (cuenta con presupuesto para el turismo), NO existe un presupuesto para el turismo.

ZONAS	PLANOS
Deseable:	SI

### Discusión de los resultados

Ambos municipios los cuales que conforman la mancomunidad no cuentan con una ruta turística.



**Resultados: Presupuesto Destinado al Turismo**

	Resultado alcanzado
SI	NO
MANCOMUNIDAD	X

ORDENACIÓN	Requerimientos mínimos	CRITERIO	Resultado alcanzado
PLANOS			
TEJIDOS CENTRALES			
MUNICIPIOS			
Municipio de Las Carreras		S/NO	NO
Municipio El puente		S/NO	NO

**9. RESULTADO DEL PLAN DE INDICADORES**

P01 OCUPACION DEL SUELO			
Subprograma	Código	Indicador	
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.	
P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS			
Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	02	Modo de desplazamiento de la población	
	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos	
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular	



P03 COHESION SOCIAL			
Subprograma	Código	Indicador	
Confianza ciudadana en materia de seguridad	05	Porcentaje de habitantes que se sienten seguros	
Equipamientos	06	Dotación de equipamientos	
	07	Proximidad a equipamientos básicos	
P04 GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA			
Subprograma	Código	Indicador	
Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública	08	Existencia de un proceso de planificación participativa	
P05 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
Conocimientos de los atractivos turísticos	09	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales	
	10	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales	
	11	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos natural - cultural	
	12	Inventario de los atractivos turísticos	



Protección de los atractivos turísticos	13	Existencia de normas de protección	●
Difusión	14	Existencia de planes para la difusión del patrimonio	●
	15	Existencia de rutas turísticas	●
<b>PO6 GESTIÓN DEL GASTO</b>			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto publico	16	Presupuesto destinado al turismo	●

Tabla 19: Resultado de Indicadores

## 10. FILTRACIÓN DE RESULTADOS

<b>P01 OCUPACION DEL SUELO</b>			
Subprograma	Código	Indicador	
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.	●
<b>P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS</b>			
Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos	●
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular	●



P04 GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA			
Subprograma	Código	Indicador	
Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública	08	Existencia de un proceso de planificación participativa	●
P05 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
Conocimientos de los atractivos turísticos	09	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales	●
	10	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales	●
	11	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos natural - cultural	●
	12	Inventario de los atractivos turísticos	●
Protección de los atractivos turísticos	13	Existencia de normas de protección	●
Difusión	14	Existencia de planes para la difusión del patrimonio	●
	15	Existencia de rutas turísticas	●
PO6 GESTIÓN DEL GASTO			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto público	16	Presupuesto destinado al turismo	●

Tabla 20: Filtración de Resultados



## V. LINEAMIENTOS

### 1.1. LINEAMIENTOS GENERALES

#### 1.1.Indicadores a Resolver

P04 GESTION PÚBLICA PARTICIPATIVA			
Subprograma	Código	Indicador	
<b>Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública</b>	08	Existencia de un proceso de planificación participativa	●
P06 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
<b>Conocimientos de los atractivos turísticos</b>	09	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos naturales	●
	10	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos culturales	●
	11	Población que tiene conocimiento de los atractivos turísticos natural - cultural	●
<b>Protección de los atractivos turísticos</b>	13	Existencia de normas de protección	●
<b>Difusión</b>	14	Existencia de un circuito y rutas turísticas	●
	15	Existencia de planes para la difusión del patrimonio	●





PO6 GESTIÓN DEL GASTO			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto publico	16	Presupuesto destinado al turismo	

Tabla 22: Lista de Indicadores a Resolver

### 1.2.Propuesta 1: Plan de Participación Comunitaria

## PLAN DE PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

#### Objetivo

Conseguir que toda la población, independientemente de sus características sociodemográficas, tenga a su disposición una dotación óptima de equipamientos, mediante un diagnóstico cuantitativo de la adecuación de la oferta dotacional a las necesidades de la población. En un análisis de cohesión social desde el punto de vista urbanístico es de especial importancia la oferta de equipamientos que usa la población, ya que estos son, desde un punto de vista genérico, satisfactores de necesidades.

Para aprovechar la fortaleza, referente a la organización turística local y los atributos de los atractivos, se proponen estrategias de interacción, para dar soluciones pequeñas que en conjunto ayuden a que las comunidades participen en todo el ámbito turístico.



## Desarrollo de la Propuesta

### AREAS DE TRABAJO

1. Control Social: Promover la transparencia en las actividades y procesos políticos a través de acciones de observación ciudadana.
2. Acción Ciudadana: Fomentar la participación de la ciudadanía en la promoción de valores y prácticas cívicas y democráticas.
3. Educación para la Democracia: Difundir conocimientos sobre derechos civiles, políticos y sociales y deberes ciudadanos, que contribuyan a profundizar la convivencia democrática.
4. Información a la Ciudadanía: Proveer información y generar espacios de comunicación ciudadana.
5. Diálogo y Gobernabilidad: Promover el diálogo en la búsqueda de acuerdos entre actores políticos y sociales, así como generar iniciativas para el fortalecimiento de la institucionalidad democrática.

El plan de participación ciudadana se desarrollara a partir de lo siguiente:

- Charlas, talleres o encuentros, para todas las comunidades, que los doten de conceptos generales de turismo, valorización del patrimonio natural y cultural local y reconocimiento de oportunidades de negocio.
- Capacitar y transmitir guiones más elaborados, en lo referente a lo natural y cultural, a todos los guías y postulantes de las localidades.



- Organizar en conjunto con la Comisión de turismo, un itinerario oficial de recorrido.
- Mediante foros, generar propuestas de gestión local como instrumento de mejora y mantenimiento de instalaciones y facilidades, entre la que figura la creación de una caja común, la cual servirá para realizar el mantenimiento del sendero de esa localidad; implantación de basureros ecológicos.

Para la realización de las estrategias de integración de la comunidad se procedería a denominar la propuesta como: "Capacitación y Formación de las comunidades de la mancomunidad El puente – Las Carreras".

### **1.3.Propuesta 2: Estrategias para ampliar conocimientos sobre los atractivos de la zona**

#### **ESTRATEGIAS PARA AMPLIAR CONOCIMIENTOS SOBRE LOS ATRACTIVOS DE LA ZONA**

#### **Objetivo**

El objetivo de este indicador es difundir el conocimiento sobre los atractivos turísticos a toda la población de la mancomunidad, para poder contar con ellos a la hora de su protección ya que se tomó a las personas como piezas fundamentales para cualquier proyecto que se pueda realizar en contribución al cuidado de los mismos

Para que una mancomunidad o ciudad tener una actividad como lo es el turismo, necesita sus atractivos turísticos para que cuente su historia y legado es por eso necesario el conocimiento del mismo para que pueda tratarse y cuidar además de atraer a turistas.



### Desarrollo de la Propuesta

Se partirá desde el perfil de las comunidades o del déficit de su información que tienen sobre los atractivos de su zona, en donde referido a cada grupo específico, las actividades y temas por cubrir son:

- Charlas, talleres o encuentros, para todas las comunidades, que los doten de conceptos generales de turismo, valorización del patrimonio natural y cultural local y reconocimiento de oportunidades de negocio.
- Capacitar y transmitir guiones más elaborados, en lo referente a lo natural y cultural, a todos los guías y postulantes de las localidades.

#### 1.4.Propuesta 3: Normas de Protección

### NORMAS DE PROTECCIÓN

#### Objetivo

Ayudar a la protección y conservación de todos los recursos turísticos que se encuentre en la Mancomunidad

#### Desarrollo de la Propuesta

Establecer un proceso participativo entre el Estado y la Comunidad para la protección defensa y conservación del patrimonio, es decir, involucrar a la población local que conoce los problemas y las situaciones relacionadas con su propio patrimonio y que puede participar para mejor determinados casos



Desarrollo turístico asociado a la mejora de calidad de vida

Crear pautas y protocolos de visitas

Desarrollar infraestructura sostenible en el lugar

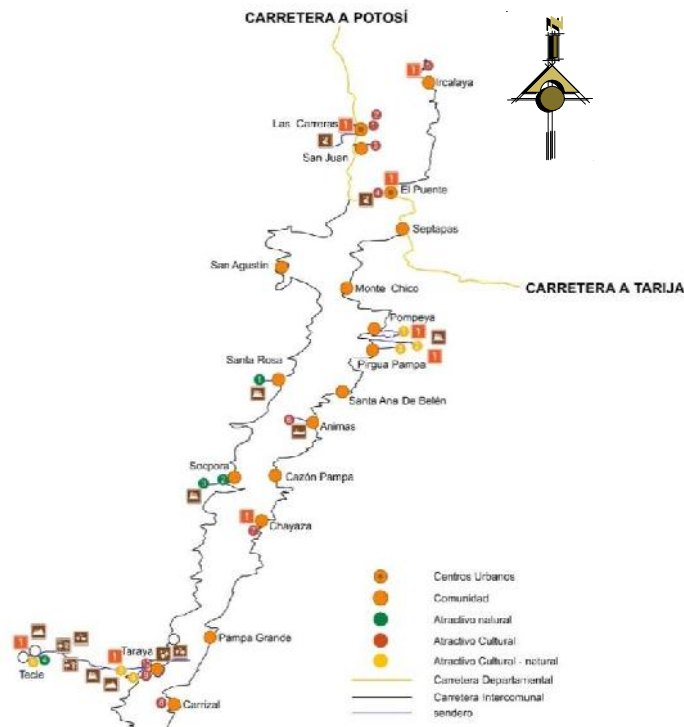
Estudiar permanente el impacto de las actividades humanas en el lugar.

### 1.5.Propuesta 4: Implementación de un Circuito Turístico

## IMPLEMENTACIÓN DE UN CIRCUITO TURÍSTICO

### Objetivo

Vincular los atractivos turísticos de las localidades incluidas en la Mancomunidad, así como aquella parte de las comunidades que de manera indirecta esta dedicadas al turismo. Dado al paisaje, atractivos y actividades se desarrollan en la Mancomunidad.



Mapa 133: Plano Esquemático del Circuito Turístico



Mapa 14: Mapa del Circuito Turístico



## 1.6.Propuesta 5: Diseño de Elementos para la Promoción de los Atractivos Turísticos

### DISEÑO DE ELEMENTOS PARA LA PROMOCIÓN DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS

#### Objetivo

Consolidar la presencia de la oferta turística en los mercados objetivos para promocionar los destinos turísticos identificados, facilitando las acciones de comunicación en cada mercado.

Promover la visita al circuito turístico y desarrollar aprendizajes significativos para fortalecer la identidad cultural.

#### 1.6.1. Propuesta 5.1. : Diseño de la marca

#### Objetivo

Otorgar una imagen identificadora, que será el reflejo externo que captarán los turistas en la Ruta

Lograr una imagen que englobe todos los atractivos turísticos.

La creación de la marca comienza con la selección de los atributos más destacados con los que se desea identificar el conjunto, para, posteriormente, elegir el o los elementos icónicos más denotativos.

En base a la anterior afirmación y como resultado de una minuciosa búsqueda imaginativa para contextualizar la ruta, se llegó al siguiente Isologo o marca gráfica, compuesto de isotipo y logo.



Isotipo, correspondiente al ícono o imagen, que ilustra los componentes que más se destacan en la ruta, que son: la iglesia, los viñedos y los árboles, a los cuales, se los ha plasmado en conjunto para evocar experiencias al turista.

Logo, correspondiente a la tipografía, la cual se basa en un texto que tanto en colores como en estilo interactúan con el isotipo, debido a su distribución.



Figura 9: Diseño de la Marca





### 1.6.2. Propuesta 5.2. : Diseño de Tríptico Promocional

#### Objetivo

Facilitar datos útiles y manipulables de tal modo que se pueda armar un itinerario, integrando atractivos, servicios y actividades junto a una buena señalética.



Figura 10: Diseño del Tríptico Promocional



### 1.6.3. Propuesta 5.3. : Diseño de Señalética

#### Objetivo

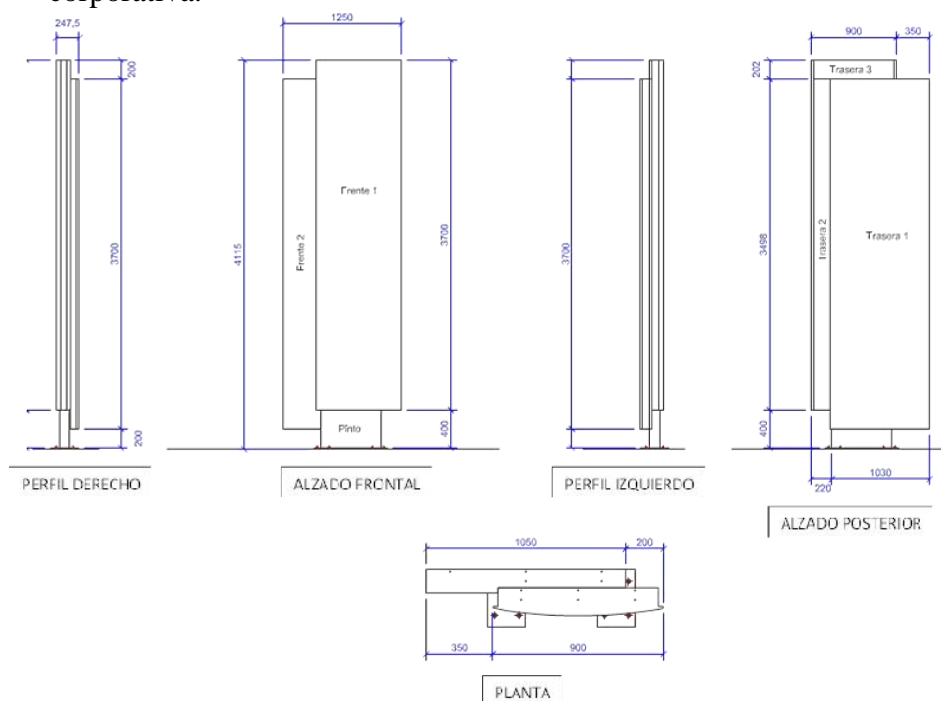
Lograr un desarrollo turístico sostenible, orientado a cuidar al medio ambiente, preservar la riqueza histórico-cultural y proteger las comunidades.

Para mantener una buena comunicación con el turista durante el recorrido de la ruta se instalarán letreros de señalización turística en las comunidades.

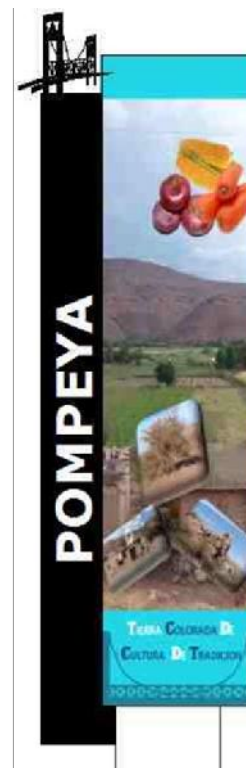
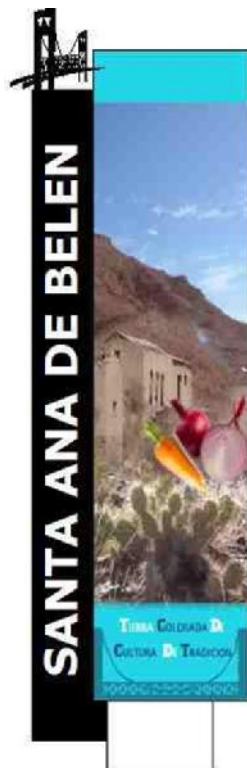
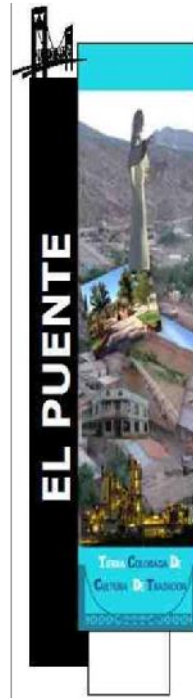
#### MONOLITO DE ENTRADA

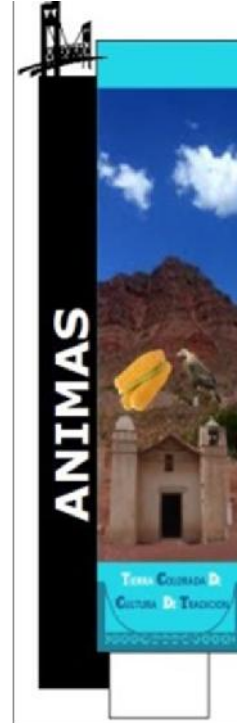
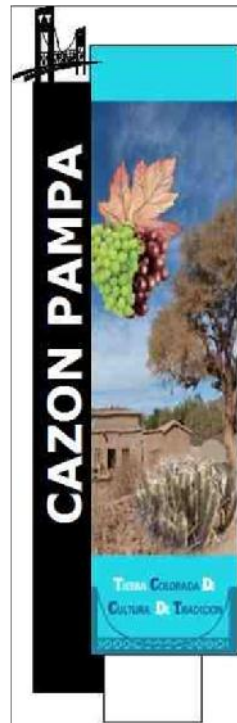
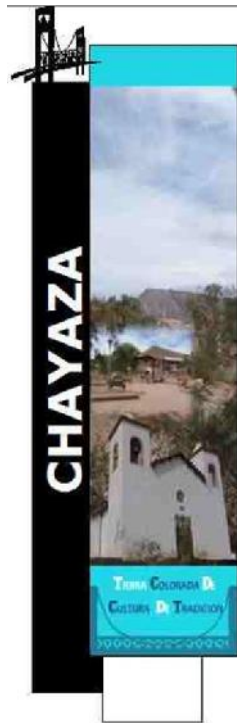
##### Descripción

Señalización que, situada en las vías de acceso por las que se llega al municipio, permite la identificación de la localidad y su entidad e imagen corporativa.



Mapa 15: Diseño de Señalética





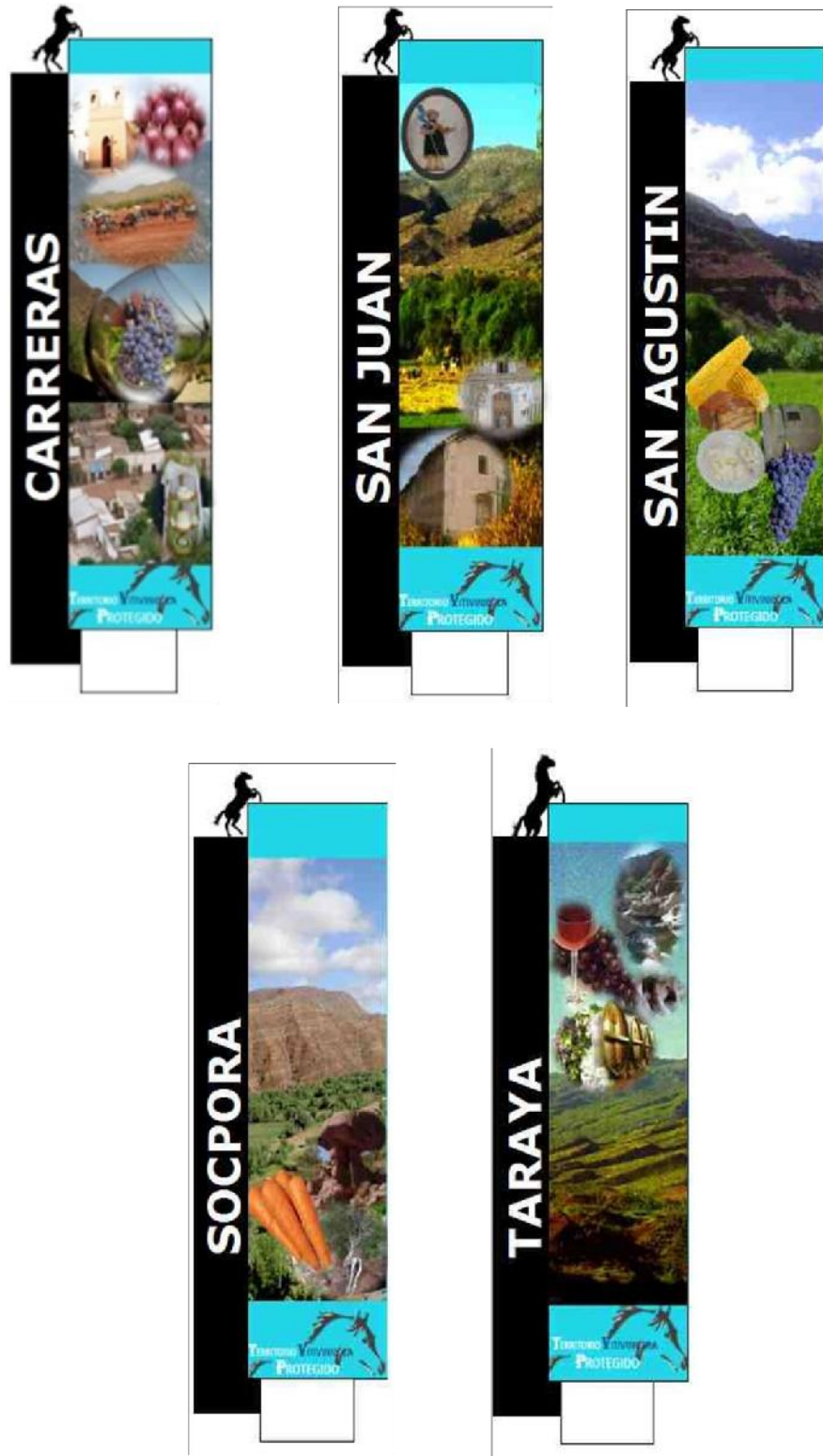


Figura 11: Diseño de Señalética



## 2. ZONIFICACIÓN

### 2.1. ZONAS Y COMUNIDADES ACTUALES



ÁREAS	
Zona Urbana	Área
El Puente	136,92 Ha
Septapas	225,96 Ha
Las Carreras	161,72 Ha
Comunidades	Área
Ircalaya	173,75 Ha
Monte Chico	262,32 Ha
Pompeya	138,01 Ha
Pigua Pampa	59,20 Ha
Santa Ana de Belén	113,67 Ha
Ánimas	148,81 Ha
Cazón Pampa	136,11 Ha
Carrizal	249,52 Ha
Pampa Grande	93,45 Ha
Carrizal	122,69 Ha
Taraya	467,37 Ha
Socpora	246,53 Ha
Santa Rosa	282,01 Ha
San Agustín	217,58 Ha
San Juan	113,14 Ha
<b>3348,76 Ha</b>	

Tabla 23: Áreas de Zonas y Comunidades

REFERENCIAS	
CENTRO URBANO	
COMUNIDADES	
RIOS Y QUEBRADAS	
POLIGONAL	

Mapa 16: Zonas y Comunidades Actuales








## 2.2.ZONIFICACIÓN DE ÁREAS TURÍSTICAS



<u>ÁREAS</u>	
Zona	Área
ZT1= Zona Turística 1	791,10 Ha
ZT1= Zona Turística 2	665,94Ha
ZT1= Zona Turística 3	467,37 Ha

Tabla 214: Áreas de Zonas Turísticas

<u>REFERENCIAS</u>	
ZT1= ZONA TURÍSTICA 1	
ZT2= ZONA TURÍSTICA 2	
ZT3= ZONA TURÍSTICA 3	
COMUNIDADES	
RIOS Y QUEBRADAS	
POLIGONAL	-----

Mapa 17: Zonificación de Áreas a Intervenir



### 3. ZONA TURÍSTICA 1

#### 3.1. Delimitación



La Zona Turística 1 está ubicada en la parte norte de La Mancomunidad, tiene una superficie de 791,10 Ha. Esta zona limita con al Sur las comunidades de San Agustín y Monte Chico al Sur y al Norte, Este y Oeste está en los límites de toda la mancomunidad.



#### 3.2. Objetivo

*Mapa 148: Delimitación del Área ZT1*

Es crear una ventana y punto de encuentro de personas, para promover pensamiento ecológico, motivar y estimular ideas nuevas en torno a valores como el turismo sostenible, el consumo responsable, el respeto por el medioambiente, la educación ambiental, la permacultura y la sostenibilidad. Queremos promover la búsqueda de un equilibrio con la naturaleza que nos rodea y con los seres humanos con los que convivimos. Sin caer en pensamientos utópicos sino alcanzables.





### 3.3.Indicadores a Resolver

P01 OCUPACION DEL SUELO			
Subprograma	Código	Indicador	
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.	●
P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS			
Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos	●
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular	●
P06 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
Conocimientos de los atractivos turísticos	12	Inventario de los atractivos turísticos	●
Difusión	14	Existencia de rutas turísticas	●
P07 GESTIÓN DEL GASTO			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto publico	16	Presupuesto destinado al turismo	●

Tabla 25: Lista de Indicadores

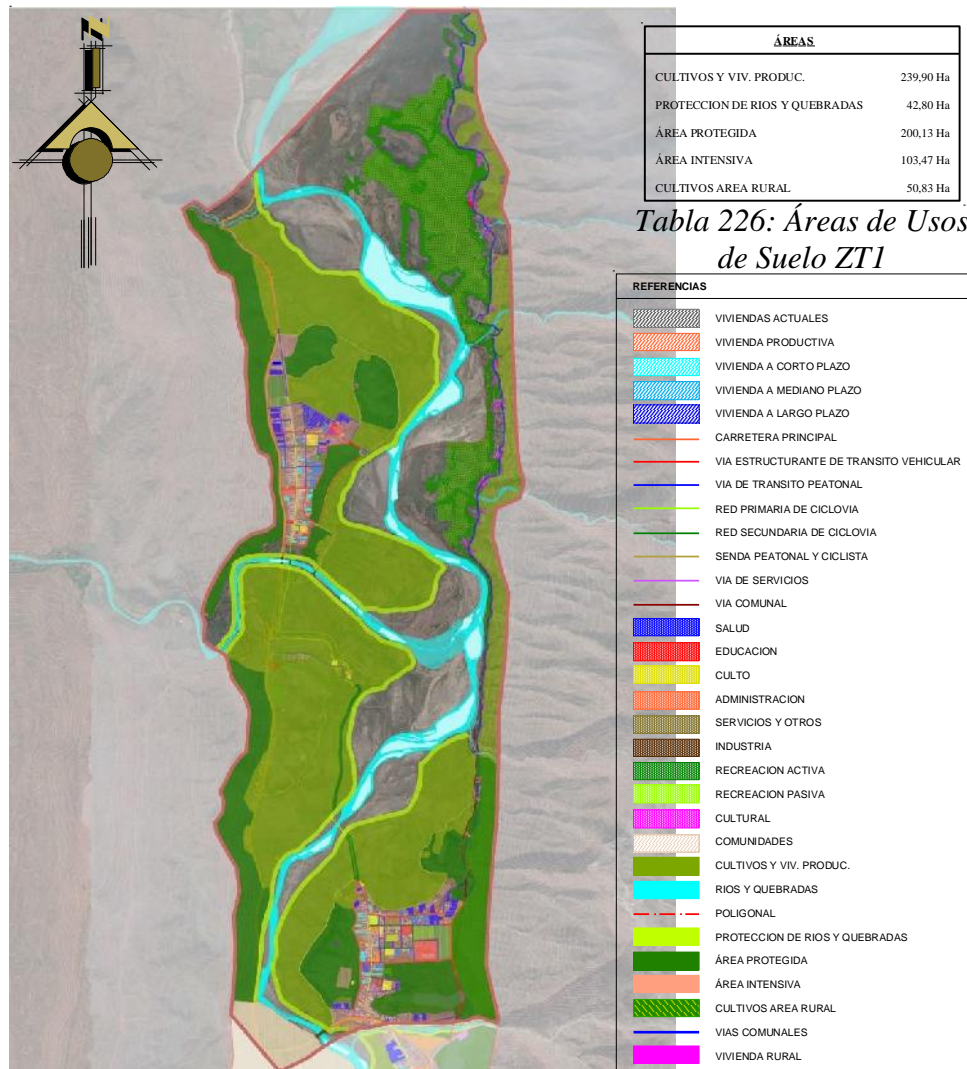


### 3.4.Propuesta 1: Plan de Usos de Suelo

## PLAN DE USOS DE SUELO

### Objetivo

Lograr un plan de uso de suelo que incluye determinar áreas para el buen desarrollo del turismo en un mismo espacio, así como también para que una suficiente masa crítica de personas se puedan desarrollar con fluidez y eficacia las funciones urbanas.



Mapa 19: Plan de Usos de suelo ZT1



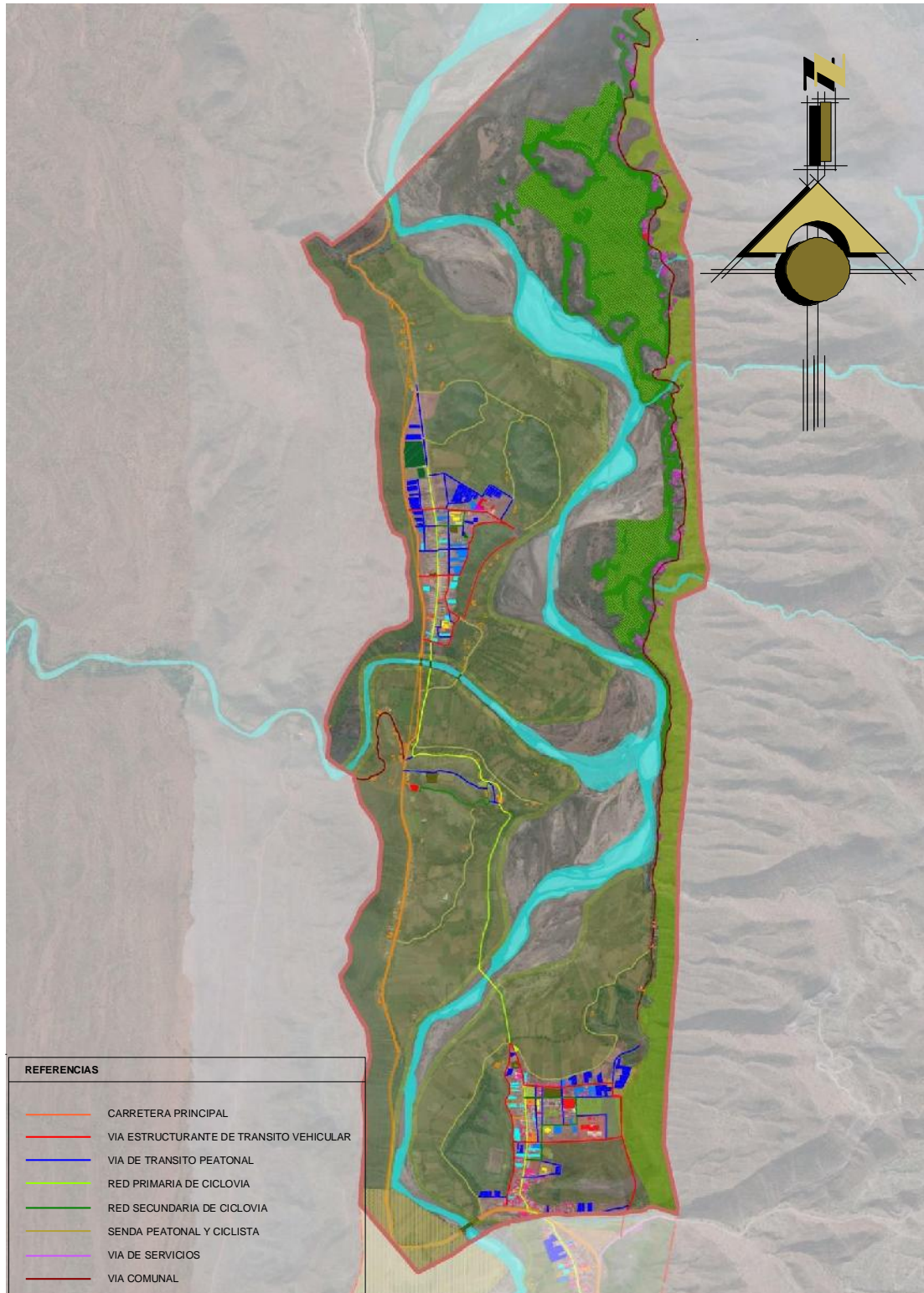
### 3.5.Propuesta 2: Estructuración Vial

## ESTRUCTURACIÓN VIAL

### Objetivo

Incrementar el número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes en la ciudad. El acceso a redes de movilidad pública se configura clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

Concebir el espacio público como eje del centro urbano, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos.



Mapa 20: Plano de Estructuración Vial ZT1



### 3.6.Propuesta 4: Inventario de los Atractivos Turísticos

#### INVENTARIO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS

##### Objetivo

El inventario de atractivos turísticos pretende dar a conocer las potencialidades y posibilidades que ofrece la región para el turismo, como alternativa que aporte al desarrollo de la Mancomunidad. Mostrar las posibilidades que existen en él y de esta forma iniciar la búsqueda del desarrollo sostenible de su comunidad.

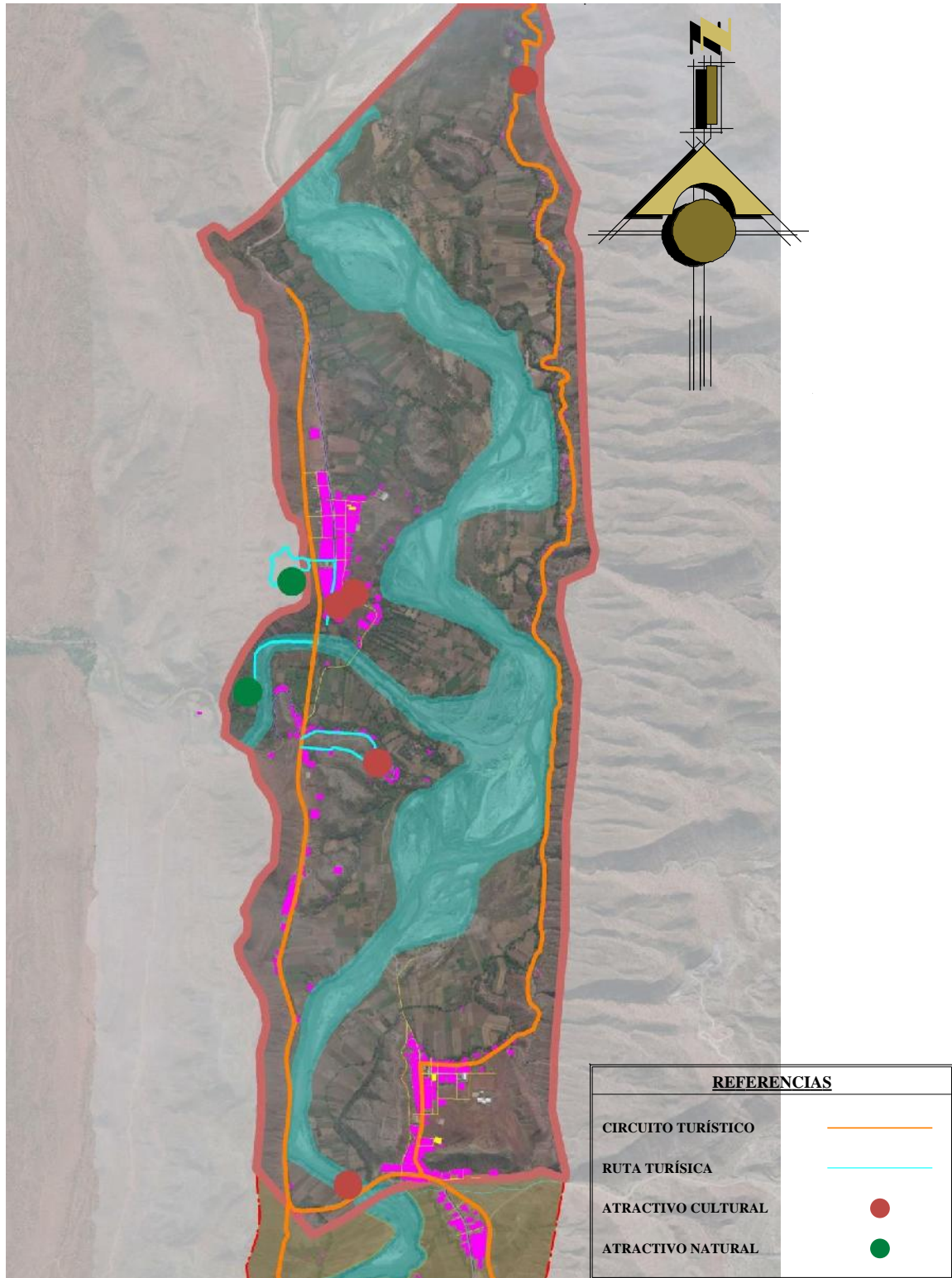
Este trabajo requiere de la participación de las poblaciones locales directa o indirectamente implicadas, de una estrategia clara del sector público y sobre todo conocer sobre el tema, para poder decidir que se quiere desarrollar e impulsar en el territorio. (VER ANEXO1)

### 3.7.Propuesta 5: Implementación de un Ruta Turística

#### IMPLEMENTACIÓN DE UN RUTA TURÍSTICA

##### Objetivo

Localizar, conocer e informar sobre el estado en el que se encuentran los bienes que integran el patrimonio, contemplado en un inventario, para posteriormente ser catalogado e ingrese a un régimen de protección, conservación y uso adecuado a través de fichas técnicas que brinden los datos requeridos.



Mapa 21: Plano de Ruta Turística ZT1

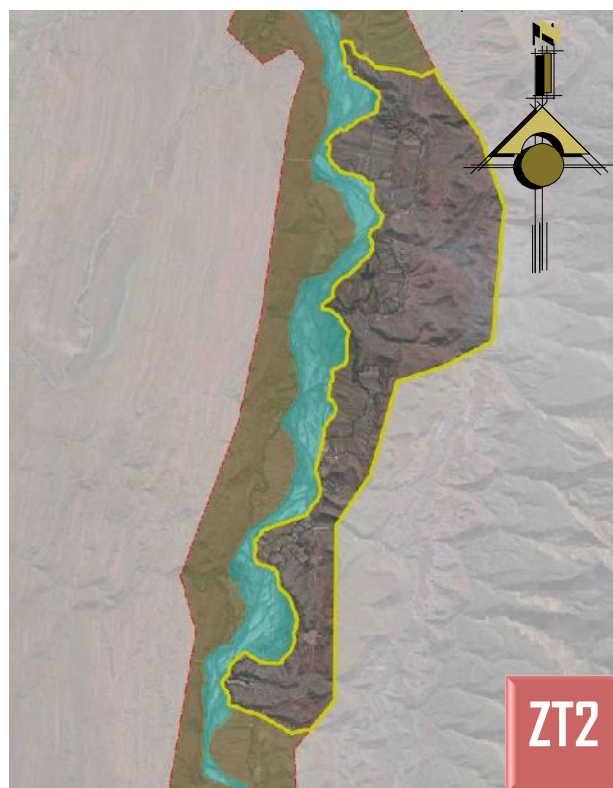


### 3. ZONA TURÍSTICA

#### 3.1. Delimitación



La Zona Turística 1 está ubicada en la parte central de La Mancomunidad, tiene una superficie de 665,94 Ha. Esta zona limita con al Norte con la comunidad de Monte Chico, al Sur con la comunidad de Cazón Pampa, al Oeste con el Rio San Juan del Oro y al Este está sobre los límites de toda la mancomunidad.



Mapa 22: Delimitación del Área ZT2

#### 3.2. Objetivo

Es crear una ventana y punto de encuentro de personas, para promover pensamiento ecológico, motivar y estimular ideas nuevas en torno a valores como el turismo sostenible, el consumo responsable, el respeto por el medioambiente, la educación ambiental, la permacultura y la sostenibilidad. Queremos promover la búsqueda de un equilibrio con la naturaleza que nos rodea y con los seres humanos con los que convivimos. Sin caer en pensamientos utópicos sino alcanzables.



### 3.3. Indicadores a Resolver

P01 OCUPACION DEL SUELO			
Subprograma	Código	Indicador	
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.	●
P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS			
Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos	●
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular	●
P06 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
Conocimientos de los atractivos turísticos	12	Inventario de los atractivos turísticos	●
Difusión	14	Existencia de rutas turísticas	●
P07 GESTIÓN DEL GASTO			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto público	16	Presupuesto destinado al turismo	●

Tabla 27: Lista de Indicadores





### 3.4.Propuesta 1: Plan de Usos de Suelo

## PLAN DE USOS DE SUELO

#### Objetivo

Lograr un plan de uso de suelo que incluye determinar áreas para el buen desarrollo del turismo en un mismo espacio, así como también para que una suficiente masa crítica de personas se puedan desarrollar con fluidez y eficacia las funciones urbanas.

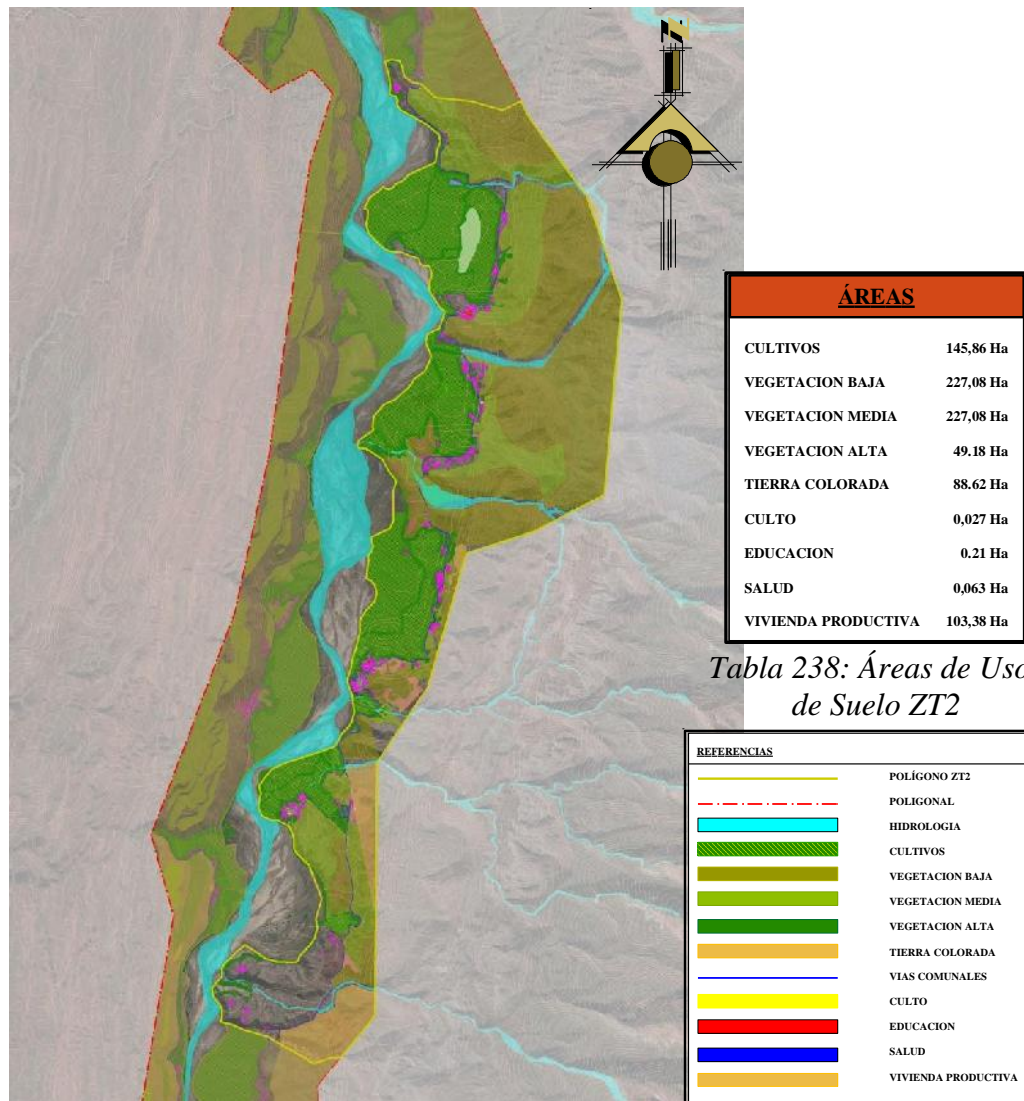


Tabla 238: Áreas de Usos de Suelo ZT2

Mapa 153: Plan de Usos de Suelo en ZT2



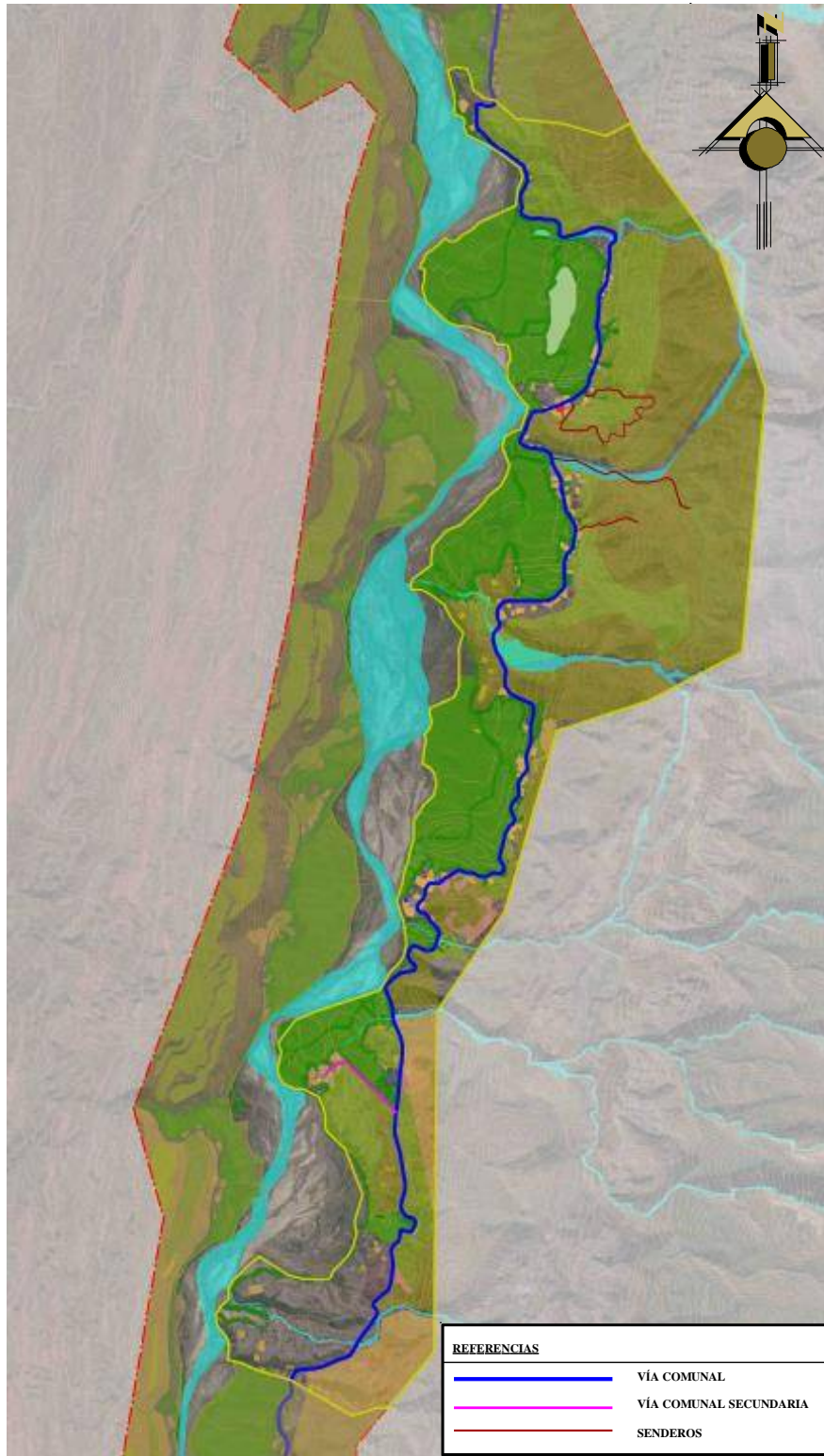
### 3.5.Propuesta 2: Estructuración Vial

## ESTRUCTURACIÓN VIAL

### Objetivo

Incrementar el número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes en la ciudad. El acceso a redes de movilidad pública se configura clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

Concebir el espacio público como eje del centro urbano, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos.



Mapa 24: Propuesta de Estructuración Vial en ZT2



### 3.6.Propuesta 3: Inventario de los Atractivos Turísticos

#### INVENTARIO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS

##### Objetivo

El inventario de atractivos turísticos pretende dar a conocer las potencialidades y posibilidades que ofrece la región para el turismo, como alternativa que aporte al desarrollo de la Mancomunidad. Mostrar las posibilidades que existen en él y de esta forma iniciar la búsqueda del desarrollo sostenible de su comunidad.

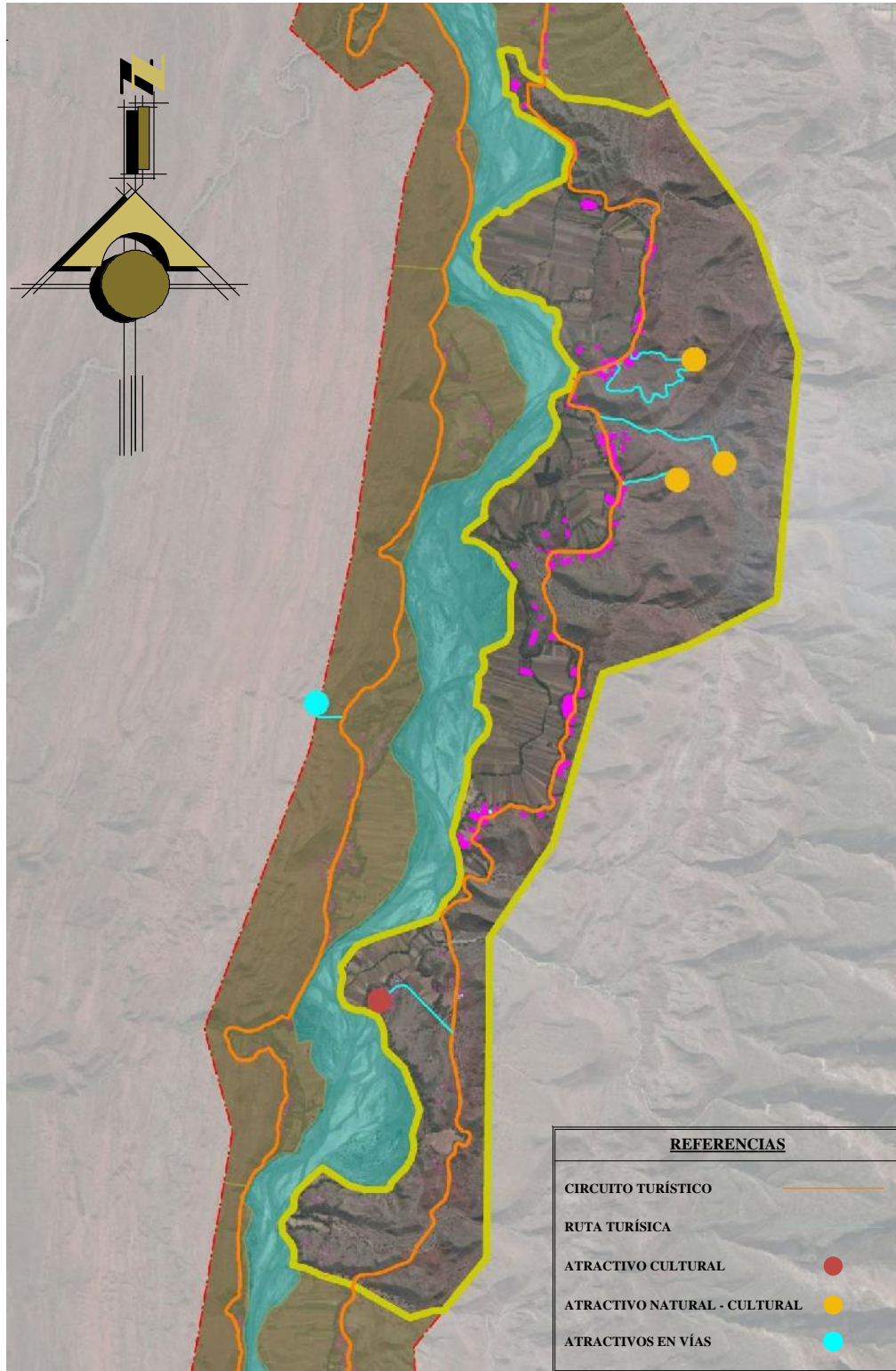
Este trabajo requiere de la participación de las poblaciones locales directa o indirectamente implicadas, de una estrategia clara del sector público y sobre todo conocer sobre el tema, para poder decidir que se quiere desarrollar e impulsar en el territorio. (VER ANEXO1)

### 3.7.Propuesta 4: Implementación de un Ruta Turística

#### IMPLEMENTACIÓN DE UN RUTA TURÍSTICA

##### Objetivo

Localizar, conocer e informar sobre el estado en el que se encuentran los bienes que integran el patrimonio, contemplado en un inventario, para posteriormente ser catalogado e ingrese a un régimen de protección, conservación y uso adecuado a través de fichas técnicas que brinden los datos requeridos.



Mapa 25: Plano de Ruta Turística ZT2



## 5. ZONA TURÍSTICA 3

### 5.1. Delimitación



La Zona Turística 3 está ubicada al Sur de La Mancomunidad, tiene una superficie de 467,37 Ha. Esta zona limita con al Norte con la comunidad de Socpora, al este con el Rio San Juan del Oro al Sur y al Oeste sobre los límites de toda la mancomunidad.



Mapa 26: Delimitación del Área ZT3

### 5.2. Objetivo

Es crear una ventana y punto de encuentro de personas, para promover pensamiento ecológico, motivar y estimular ideas nuevas en torno a valores como el turismo sostenible, el consumo responsable, el respeto por el medioambiente, la educación ambiental, la permacultura y la sostenibilidad. Queremos promover la búsqueda de un equilibrio con la naturaleza que nos rodea y con los seres humanos con los que convivimos. Sin caer en pensamientos utópicos sino alcanzables.



### 5.3. Indicadores a Resolver

P01 OCUPACION DEL SUELO			
Subprograma	Código	Indicador	
Planificación del uso del suelo para el turismo.	01	Existencia e implementación activa de un plan de uso de suelo.	●
P02 MOVILIDAD Y SERVICIOS			
Subprograma	Código	Indicador	
Configuración de la red	03	Proximidad a redes de medios de transporte alternativos	●
Funcionalidad	04	Reparto del viario público: viario peatonal - viario vehicular	●
P06 GESTIÓN TURÍSTICA			
Subprograma	Código	Indicador	
Conocimientos de los atractivos turísticos	12	Inventario de los atractivos turísticos	●
Difusión	14	Existencia de rutas turísticas	●
P07 GESTIÓN DEL GASTO			
Subprograma	Código	Indicador	
Calidad del gasto publico	16	Presupuesto destinado al turismo	●

Tabla 29: Lista de Indicadores



### 5.4.Propuesta 1: Plan de Usos de Suelo

## PLAN DE USOS DE SUELO

### Objetivo

Lograr un plan de uso de suelo que incluye determinar áreas para el buen desarrollo del turismo en un mismo espacio, así como también para que una suficiente masa crítica de personas se puedan desarrollar con fluidez y eficacia las funciones.

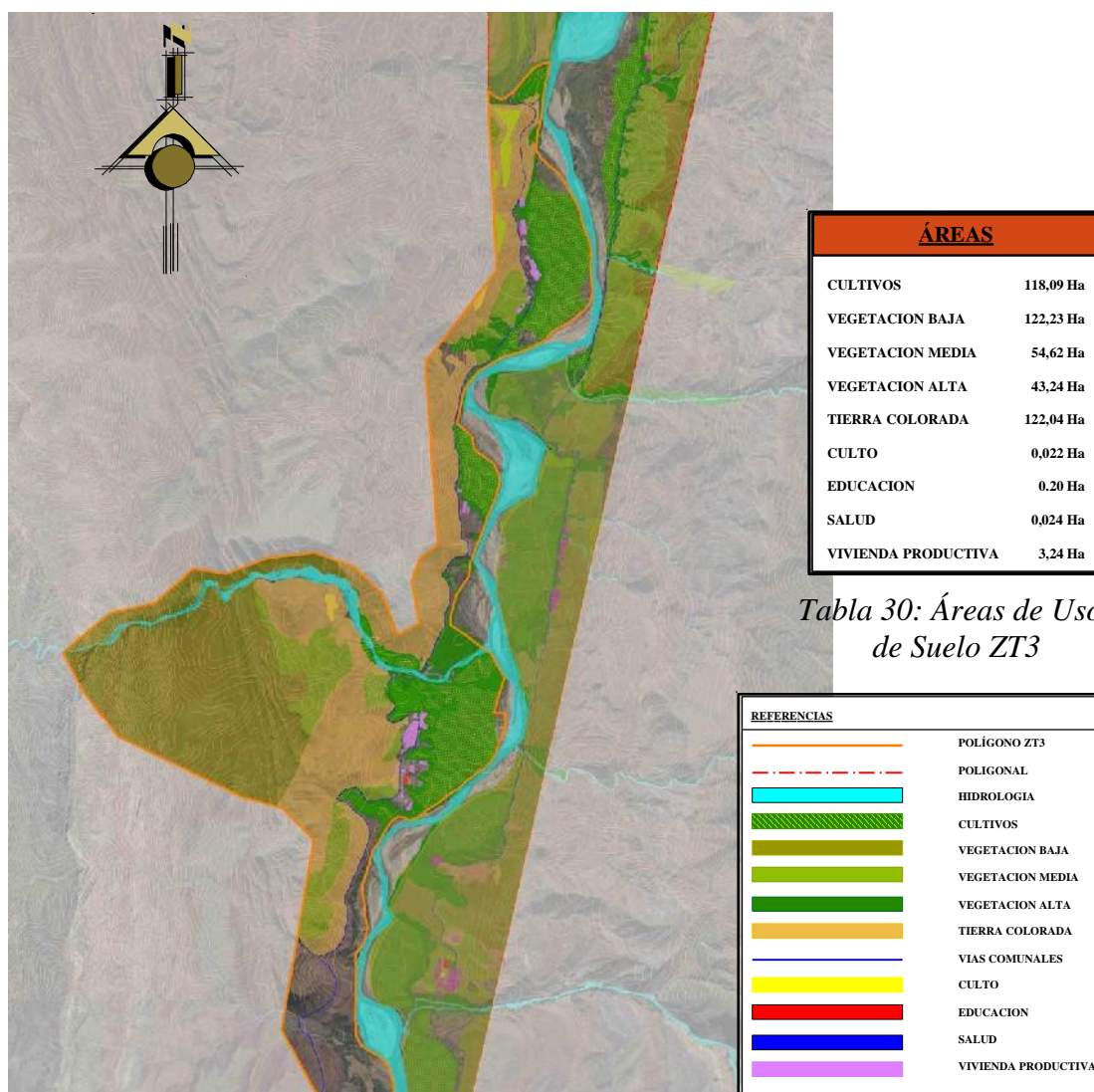


Tabla 30: Áreas de Usos de Suelo ZT3

Mapa 167: Plan de Usos de Suelos ZT3





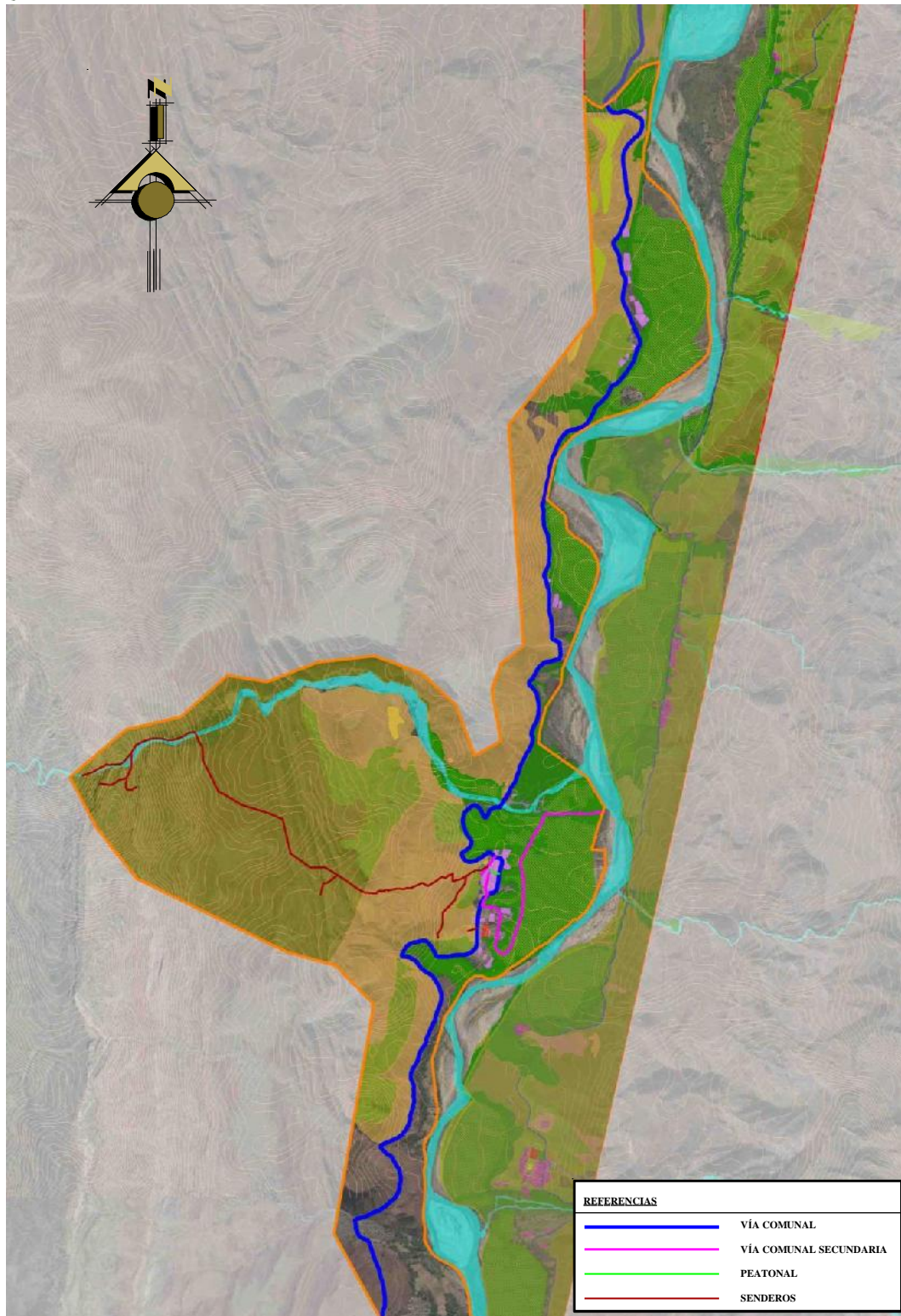
## 5.5.Propuesta 2: Estructuración Vial

### ESTRUCTURACIÓN VIAL

#### Objetivo

Incrementar el número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes en la ciudad. El acceso a redes de movilidad pública se configura clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

Concebir el espacio público como eje del centro urbano, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos.



Mapa 28: Propuesta de Estructuración Vial ZT3



### 5.6.Propuesta 3: Inventario de los Atractivos Turísticos

#### INVENTARIO DE LOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS

##### Objetivo

El inventario de atractivos turísticos pretende dar a conocer las potencialidades y posibilidades que ofrece la región para el turismo, como alternativa que aporte al desarrollo de la Mancomunidad. Mostrar las posibilidades que existen en él y de esta forma iniciar la búsqueda del desarrollo sostenible de su comunidad.

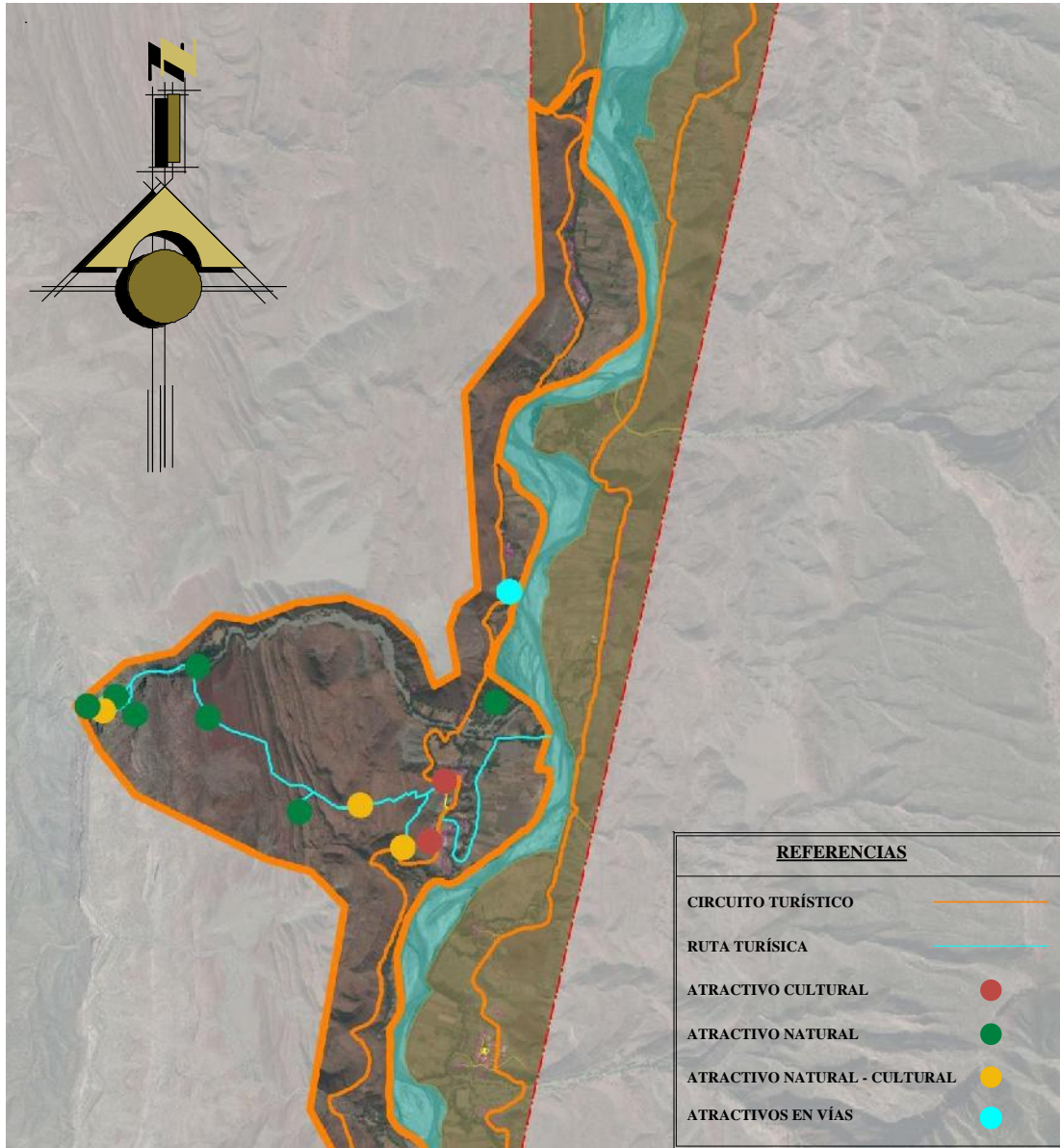
Este trabajo requiere de la participación de las poblaciones locales directa o indirectamente implicadas, de una estrategia clara del sector público y sobre todo conocer sobre el tema, para poder decidir que se quiere desarrollar e impulsar en el territorio. (VER ANEXO1)

### 5.7.Propuesta 4: Implementación de un Ruta Turística

#### IMPLEMENTACIÓN DE UN RUTA TURÍSTICA

##### Objetivo

Localizar, conocer e informar sobre el estado en el que se encuentran los bienes que integran el patrimonio, contemplado en un inventario, para posteriormente ser catalogado e ingrese a un régimen de protección, conservación y uso adecuado a través de fichas técnicas que brinden los datos requeridos.



Mapa 29: Plano de Ruta Turística ZT3