



Universidad Nacional Autónoma de México
Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración

**Propuesta de modelo de negocio turístico para personas con
discapacidad en bahías de Huatulco**

T e s i s

Que para optar por el grado de:

Maestro en Administración
Campo de conocimiento: Turismo

Presenta:

José de Jesús López Romero

Tutor:

Doctor Rogelio Isaac Ramírez Nava
Facultad de Contaduría y Administración

Ciudad de México, mayo 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Mi agradecimiento a la Universidad Nacional Autónoma de México, por darme la oportunidad de formar parte de su universo, desde nivel bachillerato hasta maestría con un innumerable número de enseñanzas y lecciones que no aparecen en los libros, dentro y fuera de las aulas. A todos mis profesores de maestría, pero en especial a mi asesor de tesis, el doctor Rogelio Isaac Ramírez Nava, por su apoyo y guía para la realización de este trabajo. A todos los académicos, personal administrativo, operativo, que, a pesar de la pandemia sin precedentes, lograron realizar sus actividades, a distancia y con una adaptabilidad considerable.

A mi mamá Rebeca, porque a pesar de las dificultades y los momentos complejos de la vida, supo orientar y enfocar los esfuerzos para llevarnos a mi hermano y a mí, a un camino con recuerdos felices y la figura de un ejemplo inalcanzable de alegría, trabajo y un amor incondicional. Gracias por nunca dejar de creer en mí y apoyarme en todo momento, aún en cosas que no son de tu agrado. Este logro, y cualquier cosa positiva que ocurra en mi vida, no hubiera sido posible sin la suma de tus esfuerzos diarios y tú amor en múltiples acciones concretas. Agradecimiento y amor eterno por siempre para ti mamá.

A mi papa, José de Jesús, por cargarme en sus pies para marcar mis primeros pasos, sus enseñanzas en cosas que no debían ser enseñadas, pero que fueron útiles para la vida. Por generar esas imágenes a temprana edad y desarrollar una imaginación que ha servido para la generación de ideas concretas en la realidad. Por enseñarme formas y modos que aún sigo aprendiendo. Gracias, papá.

A mi tía Guadalupe, gracias por arroparnos con tu amor, tu apoyo en los momentos más necesarios, por enseñarnos el valor de la UNAM y ayudarnos siempre en los procesos de ingreso. Por acercarme vasos y comida aun en tinieblas y enfermedad. Gracias por el mayor regalo de la música, el deporte, el conocimiento y las guerras de almohadas. Por enseñarme tanto sobre la ausencia y la muerte. Cada paso va en honor a tu trabajo y pasaporte sin sellos. Te extraño mucho.

A mi hermano Francisco, por ser el mejor compañero de juegos en la infancia, por terminar juntos Silent Hill, las tardes de rollcage, su ejemplo y enseñanza, su apoyo en temas matemáticos que desconocía, por nunca dejar de creer en mí, por todos los recuerdos al festejar en tablitaco. Gracias.

A Claudia por el apoyo, la velocidad extrema, los universos musicales y los momentos de jugar uno en la madrugada. Por la mirada de etapas adelantadas, el viaje del 2003, las comidas, los conciertos y el cuchillo de cocina. Por ser un ejemplo de fortaleza y entereza, de búsqueda de educación constante, por mostrar la visión del trabajo y por el viaje en moto acuática en Acapulco, los toros, el portazo en el auditorio y el tri en el cine opera. Gracias.

A Juan Pablo por alegrarme todos los años nuevos desde su nacimiento, las risas con los Simpson y la batería en el aire escuchando a Metallica. Tu tío siempre estará orgulloso de ti y de tu forma de ser. Mi conocimiento siempre estará a tu disposición cuando lo requieras. Gracias por los abrazos.

A Sebastián. Gracias por ser un gran maestro en vida, el amor y las canciones juntos. Tu tío te extraña y sé que volveremos a nadar cuando seamos polvo estelar.

Este trabajo está dedicado a la memoria de mi abuelo José de Jesús López Rodríguez, y el abrazo en navidad, mi abuela Victoria Mosqueda Quijas, mi bisabuelo Antonio Romero, mi bisabuela Claudia Espinosa, mi abuelo Juan Romero, mi padrino José López, mi tía Victoria López, mi tío Juan López y Saúl López.

A Jessica por las muestras de amor, los momentos increíbles, los helados, las charlas, el apoyo y compartir tus abrazos cuando más los necesitaba. Gracias.

Gracias a la familia Vegas Orellana por ser un ejemplo de unidad, alegría, fortaleza y sobre todo, por abrirme las puertas de su hogar y su maravilloso país. Gracias por todo. Este trabajo va en honor a ustedes y al ejemplo que representan para mi, cada uno de ustedes.

A Christina, Stefan, Marie, Lukas y todas las personas que me hicieron pasar días maravillosos que jamás olvidaré. Gracias por abrirme las puertas de su hogar, permitirme cumplir sueños y tener recuerdos tan preciados. Algunos de estos han sido construcciones que vivirán conmigo por siempre, las bicicletas, las comidas, la montaña, la música y la arquitectura. Este trabajo está dedicado también, a la memoria de Ruth Hedwig Kilg, muchas gracias por los recuerdos del lago, la comida garlos domingos por la tarde y el permitirme conocer este universo familiar tan maravilloso. Vielen Dank für alles.

A la familia Rodríguez Palacios, a don Robert, Sofía. Aaron y Jenesse, gracias por todo el apoyo, siempre recibirme como en casa, los conciertos y los momentos.

A la familia Sánchez Medina por el apoyo en momentos importantes, a Daniel Torres y su familia por el apoyo para la realización de este trabajo, a Randal y Noemi por el apoyo y los ánimos. A la familia Jiménez Olivares, por los buenos tiempos y los gratos recuerdos. Este esfuerzo va a la memoria de Virginia Olivares Orozco.

A la música, las bandas y todas las personas que he conocido en el camino y que me han permanecido con ánimo en la vida. Gracias por la resonancia universal.

A las personas con discapacidad que se han sentido rechazadas o perdidas ante futuro. Este esfuerzo va por ustedes y sus familias. También para cualquiera que se sienta excluido de la sociedad. Everyone is an alien somewhere.

Resumen.

En el presente trabajo se desarrolló y describió un modelo de negocio con base en la visita y observación de lugares con certificados y enfoque inclusivo, que arrojó la creación de un listado con elementos esenciales inclusivos. Para ello, se visitaron playas inclusivas en bahías de Huatulco, ciudades y playas con impactos directos a la inclusivos, en otros estados de la república mexicana.

Abstract

In the present work, a business model was developed and described based on the visit and observation of places with certificates and an inclusive approach, which led to the creation of a list with inclusive essential elements. For this, inclusive beaches were visited in Huatulco bays, cities and beaches with direct impacts to inclusiveness, in other states of the Mexican Republic.

Palabras clave: Turismo, discapacidad, modelo de negocio, inclusión, Huatulco, playas.

Key words: Tourism, disability, bussiness model, beach, inclusion, Huatulco.

ÍNDICE

1	Introducción	1
2	Metodología	3
2.1	Objetivos de la investigación	3
2.1.1	Secundarios:.....	3
2.2	Hipótesis	3
2.3	Metodología	3
2.4	Tipo de investigación.....	4
2.5	Métodos	5
2.6	Niveles	5
2.7	Diseño investigación:	5
3	Desarrollo Capítular	6
3.1	Discapacidad.....	6
3.1.1	Discapacidad.	6
3.1.2	El turismo inclusivo	14
3.1.3	Inclusión	22
3.1.4	Modelos de Negocio	23
3.2	Legislación, normatividad y certificaciones en turismo inclusivo.	30
3.2.1	Marco jurídico en materia de inclusión en México	31
3.2.2	Normatividad y certificaciones de turismo inclusivo en el mundo.	69
3.3	Bahías de Huatulco.....	79
3.3.1	Datos Generales.....	79
3.3.2	Bahías de análisis.....	92
3.4	Guía de elementos accesibles a verificar.....	95
3.4.1	Consideraciones iniciales	95
3.4.2	Manual sobre turismo accesible para todos.	96
3.4.3	Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas. Modulo II	97
3.4.4	ISO 21 542.	99
3.4.5	Propuesta de guía de verificación.....	99
3.4.6	Playas de análisis	110

3.4.7	Ejemplos de inclusión en playas, museo y lugares turísticos en México	161
3.5	Propuesta modelo canvas, aplicado en playa la entrega en Santa María Huatulco.....	225
3.5.1	Modelo de negocios canvas	225
3.5.2	Modelo canvas negocio social.....	231
3.5.3	Recursos clave	232
3.5.4	Socios – actores clave.....	237
3.5.5	Actividades clave	238
3.5.6	Tipo de intervención	238
3.5.7	Canales	238
3.5.8	Segmentos	238
3.5.9	Propuesta de valor.....	239
3.5.10	Costo de estructura	239
3.5.11	Superávit	240
3.5.12	Modelos de negocio	241
4	Conclusiones	243
4.1	Aportaciones Principales.....	243
4.2	Puntos para futuras investigaciones.....	248
5	Fuentes de información.	251
5.1	Bibliografía	251
5.2	Índice Graficas	256
5.3	Índice Tablas.....	256
5.4	Índice Imágenes.....	257

Tema

Turismo inclusivo.

Título

Propuesta de modelo de negocio turístico para personas con discapacidad en bahías de Huatulco.

1 INTRODUCCIÓN

La discapacidad, ha sido a lo largo del tiempo, un tema complejo que poco a poco ha ido derrumbando barreras de distintos tipos, principalmente el de lograr visibilizar las distintas condiciones y hacer las adecuaciones para integrar a las actividades y a la cotidianidad a las personas que tienen alguna condición física, mental o psicosocial.

El lograr un turismo que tenga consideraciones integrales para este sector social, es uno de los más grandes retos con los que nos encontramos en el futuro inmediato, ya que, al incluir a este grupo, podemos saldar una deuda que, aunque se ha visibilizado, todavía queda pendiente el hacerlo de forma adecuada y apoyándonos de los recursos y la tecnología disponible.

El desarrollo de una epidemia como lo es la provocada por el virus SARS-COV-2, dejó en evidencia muchos retos postergados como humanidad y dejó entrever como, aunque es un fenómeno global, hay diferentes realidades que pueden enfrentarlo de distintas formas, en función de su realidad a nivel hogar, comunidad y país. Por desgracia, no todos pudieron librarlo con la misma eficiencia, y valores que salieron a flote como la empatía, la comprensión de realidades, deben de extenderse a criterios como lo son el desarrollo de la actividad turística.

En el caso de la parte empresarial, la pandemia evidenció la fragilidad de los modelos de negocio, más aún en las empresas turísticas, que, al ver modificados sus flujos de visitantes cotidianos, se encontraron en dificultades que llevaron al cierre parcial o total de sus establecimientos.

Al tener consideraciones por desarrollar el turismo inclusivo, podrá ofrecer condiciones para el desarrollo de la actividad de forma integral con el menor número de inconvenientes con la intención de lograr una mayor rentabilidad con un enfoque social en donde todos salgan beneficiados mediante un impacto responsablemente positivo.

El desarrollo de destinos, sitios y organizaciones accesibles, necesariamente van de la mano con el nivel de eficiencia gubernamental, en el que el gobierno no es solo un espectador o mediador, sino que se encuentra involucrado para que la suma de esfuerzos logre integrarse en los sectores públicos y privados.

El desarrollo de todas estas mejoras no se encuentra limitado únicamente a personas con discapacidad, sino que en una población como la mexicana en donde el grueso de la sociedad actual es mayoritariamente joven, en el futuro tendrá incidencia cuando la pirámide poblacional avance y sea un país en donde la mayoría sean adultos mayores.

Resultará necesario derribar paradigmas en donde discapacidad y turismo están disociados de forma directa, además será un proceso que parte de la educación y de campañas que normalicen las distintas realidades existentes, para de esta forma, responder a las necesidades omitidas en grupos vulnerables.

Aunado a esto, tener un alto nivel de inclusión, nos hará más competitivos y atractivos para turistas de otros países con estas necesidades, aunque en realidad, no deberían existir barreras para el desarrollo de la actividad turística. No es solo un asunto referente a adaptaciones físicas, ya que aparte de ser necesario un desarrollo urbanístico planificado con actualizaciones y adaptabilidades, se deben ofertar opciones que no sean limitadas y que diversifiquen la gama de posibilidades para las personas que lo requieran.

2 METODOLOGÍA

2.1 Objetivos de la investigación

Proponer un modelo de negocio, que permita la inclusión en sitios turísticos de las playas de Huatulco en Oaxaca México, tanto para los turistas como para la comunidad local.

2.1.1 Secundarios:

- Realizar una auditoria visual de parámetros existentes
- Distinguir los parámetros de inclusión de las playas de Huatulco, Oaxaca
- Aplicar criterios de evaluación en playas de Huatulco, Oaxaca
- Proponer el uso de un modelo de negocio con enfoque inclusivo

2.2 Hipótesis

Aunque no se cuenta con una hipótesis inicial, suponemos que los modelos de negocio turísticos en las playas de Huatulco no tienen elementos inclusivos, esto considerando que el nivel de inclusión en México es limitado y aún se encuentra en desarrollo, sin importar que existan a lo largo y ancho de la república mexicana, sitios con certificaciones o con un alto nivel de consideraciones, en cuanto a adaptabilidades que bien podrían pasar por esfuerzos mínimos y aislados, que no son integrales para el desarrollo de la actividad.

2.3 Metodología

Según (Sanchez, 2015) en su libro conceptos básicos de metodología de la investigación, determina que: “la metodología no es más que un conjunto de elementos de tipo racional que se emplean para alcanzar objetivos referentes a una investigación, por ello, al término se le conoce como la metodología de investigación o, en su defecto, como la metodología de un proyecto”. Por lo tanto, al revisar la etimología, encontramos que el término tiene su origen en el griego meta, el cual significa ir más allá, camino y logos, lo cual significa estudio, razón o análisis.

Al inicio del s. XVII, Bacon, Galileo y posteriormente Newton, sembraron las bases de la investigación empírica moderna, sustituyendo la deducción y el pensamiento especulativo por la observación directa de los hechos, siguiendo planes racionales en la búsqueda de evidencias que sustentaran sus hipótesis de trabajo, para alcanzar un conocimiento más seguro y confiable. Hasta el día de hoy, es la forma en la que podemos, mediante evidencias, contacto y rastros observables en la realidad, proyectar datos y elementos que nos permiten, mediante el análisis y

razonamiento, la generación de vínculos, que se pueden transformarse en hipótesis o teorías.

El método científico es entonces un procedimiento tentativo, verificable, de razonamiento riguroso y observación empírica, utilizado para descubrir nuevos conocimientos a partir de nuestras impresiones, opiniones o conjeturas, examinando las mejores evidencias disponibles en favor y en contra de ellas.

No hay reglas infalibles que garanticen por anticipado el descubrimiento de nuevos hechos y teorías. Las reglas sólo facilitan la investigación y, en especial, la formulación de hipótesis. (Sanchez, 2015)

En términos generales, método es la vía o camino que se utiliza para llegar a un fin o para lograr un objetivo. El método científico es el conjunto de pasos, técnicas y procedimientos que se emplean para formular y resolver problemas de investigación mediante la prueba o verificación de hipótesis. (Arias, 2012)

Por lo tanto, en este trabajo nos enfocaremos en utilizar al método científico como principal curso de acción para desarrollar y tener mediante redacción adecuada, de forma estructurada, con elementos contextualizados y que permitan una comunicación acertada y congruente con los resultados que arroje este estudio de forma detallada y con los elementos que deben de integrarlo.

2.4 Tipo de investigación

Esta investigación será de tipo cualitativo-descriptiva (Bernal, 2010), e inició originalmente con la visita a estados de la república mexicana como Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Guadalajara, con el objetivo de encontrar lugares con un enfoque inclusivo, con visitas a dependencias y organizaciones que pudieran aportar información con avances en sitios o ciudades, sin encontrar inicialmente muchos ejemplos que pudieran verse reflejados en el trabajo de investigación.

Uno de los elementos a considerar es que la visita a estos sitios, se realizó después de la pandemia provocada por el coronavirus SARS-COV2, durante el año 2021 y al no tener éxito en los estados mencionados, se decidió tomar como referencia lugares con criterios inclusivos presentes en la costa del Pacífico, más en concreto, Huatulco en el estado de Oaxaca, el estado de Campeche, distintas playas del estado de Quintana Roo, en la zona hotelera de Cancún, Playa del Carmen y la zona arqueológica de Tulum.

Con la progresión de avance en los lugares visitados, se decidió inspección a las playas Chahué, la Entrega y la Ventura, en las bahías de Huatulco, en Oaxaca, México. Tomando en consideración los criterios inclusivos que determinan una

experiencia vinculada a la movilidad, comunicación, traslado, herramientas tecnológicas y físicas dentro del lugar, así como también respuesta a situaciones particulares de este sector en el desarrollo de la actividad como lo puede ser el hospedaje o la alimentación

2.5 Métodos

Método cualitativo

2.6 Niveles

Nivel Descriptivo

2.7 Diseño investigación:

Se llevará a cabo una investigación en campo descriptiva para conocer cuáles son los elementos presentes dentro de las playas en materia de inclusión, así como las características presentes en cada uno de los lugares, y el nivel de consideración al sector de personas con discapacidad mediante indicadores estratégicos que hacen que esta actividad se lleve a cabo sin incidentes y con la mayor independencia posible. Se realizó:

1. Visita de inspección con parámetros previamente especificados. (lista de verificación)
2. Comparación de elementos presentes en playas y lugares turísticos de Huatulco, Jalisco, Quintana Roo y Campeche, tomando como referencia playas con certificados y elementos inclusivos, presentes en la república mexicana.

Partiremos de dos variables trascendentales, que en este caso son correlacionales como el modelo de negocio y las personas con discapacidad, que estarán presentes a lo largo de la investigación, y que contempla la visita de lugares de relevancia turística con enfoque inclusivo para conocer la siituacionalidad y las características con las que cuentan.

Lo anterior, con la finalidad de hacer una propuesta de modelo de negocio, que considere criterios de impacto relevantes para que la actividad turística tenga elementos inclusivos mínimos para generar una mejor propuesta de valor.

3 DESARROLLO CAPITULAR

3.1 Discapacidad.

3.1.1 Discapacidad.

3.1.1.1 *Definiciones.*

Según la Organización Mundial de la Salud, en el sitio web sobre temas de salud, “discapacidad es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales. Por consiguiente, la discapacidad es un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las

características del organismo humano y las características de la sociedad en la que vive.” (Organización Mundial de la Salud, 2021)

Entendemos por discapacidad toda aquella condición en que un individuo ve limitada su participación en algún tipo de ámbito o acción básica implicada en la cotidianidad, debido a la existencia de algún tipo de alteración o deficiencia en algún órgano o capacidad intelectual, ya sea de nacimiento, por enfermedad o accidente.

La discapacidad puede afectar alguna extremidad superior o inferior, algún órgano asociado a los sentidos, cerebral, emocional, puede ser congénita, hereditaria o adquirida, por accidente. El nivel de impacto está determinado por la autonomía en actividades cotidianas y desarrollo en el ámbito laboral, la independencia y la posibilidad de llevar a cabo sus actividades sin mayor contratiempo o apoyo de otra persona.

Casos como la poliomielitis, paraplejia, hemiplejia, amputación, adultos mayores con situaciones de movilidad limitada, tienen situaciones para poder movilizarse en la vida cotidiana y el, así como la interacción con objetos.

3.1.1.2 Tipos de Discapacidad

Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad

En la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión , 2011) se definen los siguientes tipos de discapacidad:

3.1.1.2.1 Discapacidad física (motriz o motora) (Naciones unidas, 2014).

Es la secuela o malformación que deriva de una afección en el sistema neuromuscular a nivel central o periférico, dando como resultado alteraciones en el control del movimiento y la postura, y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.

3.1.1.2.2 Discapacidad Mental (psicosocial).

A la alteración o deficiencia en el sistema neuronal de una persona, que aunado a una sucesión de hechos que no puede manejar, detona un cambio en su comportamiento que dificulta su pleno desarrollo y convivencia social, y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.

3.1.1.2.3 *Discapacidad Intelectual.*

Se caracteriza por limitaciones significativas tanto en la estructura del pensamiento razonado, como en la conducta adaptativa de la persona, y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás. La discapacidad intelectual es aquella en donde existe limitante en el funcionamiento intelectual o cerebral e incide en la autonomía en actividades y razonamientos cotidianos, dificulta la socialización, la autonomía, ámbitos el laboral, cognitivo y académico. El grado de discapacidad intelectual está determinado por múltiples implicaciones y que en proporción dificultan la movilidad y el traslado dependiendo el nivel y del tipo.

3.1.1.2.4 *Discapacidad Sensorial.*

Es la deficiencia estructural o funcional de los órganos de la visión, audición, tacto, olfato y gusto, así como de las estructuras y funciones asociadas a cada uno de ellos, y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás. En el caso de la discapacidad sensorial, estamos hablando de limitaciones derivadas de la deficiencia en alguno de los sentidos que no permiten interactuar con el medio externo como lo son mayoritariamente la discapacidad auditiva o visual.

3.1.1.2.5 *Discapacidad visual:*

A pesar de que se asocia únicamente a personas invidentes (ceguera), también abarca a personas con debilidad visual total o parcial, la pérdida de funcionalidad o de uno de los ojos por múltiples motivos, enucleaciones, visión deficiente por miopía o astigmatismo, pérdida de visión central o periférica, distinción de sombras o luz mínima.

3.1.1.2.6 *Discapacidad auditiva:*

Este grupo abarca al oído, en su capacidad disminuida, o en la pérdida de la capacidad de escucha. De la necesidad de implantes, tecnología o estructuras conectadas cerebralmente para la recuperación del sentido, o en la ausencia de la capacidad por enfermedad, accidente o nacimiento. La principal herramienta de este sector es la lengua de señas como medio de comunicación con el exterior.

Discapacidad Intelectual

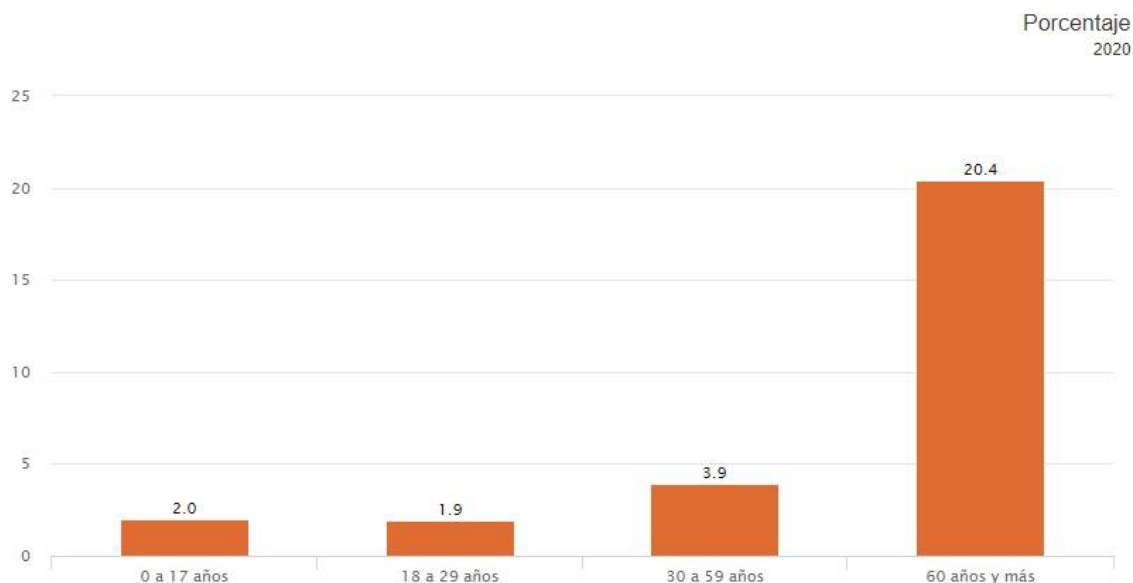
3.1.1.3 Enfermedades mentales o físicas múltiples.

La discapacidad mental o psíquica prevalece ante alteraciones de conducta y comportamiento adaptativo, usualmente como consecuencia de alguna condicionante de algún tipo de trastorno mental. En algunos casos, se puede llegar a presentar una discapacidad múltiple en la que existe una combinación como lo podría ser una persona invidente con discapacidad auditiva.

En cualquiera de los casos, se trata de una situacionalidad única, en las que existen condiciones externas que determinan la calidad de la vida cotidiana del individuo, el ideal implicaría que no existieran barreras de todos tipos para poder adaptarse a una realidad que en la mayoría de los casos no tiene consideración por ellos.

3.1.1.4 Porcentaje de la población con algún tipo de discapacidad por grupo de edad.

Porcentaje de la población con algún tipo de discapacidad por grupo de edad



Gráfica 1. Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020. Grafica 1. (INEGI, 2020).

Como se puede ver en la tabla, el grueso de la población en donde se encuentra una mayor cantidad de personas con discapacidad es la correspondiente al rango

de 60 años y más, que triplica en proporción a todos los demás rangos juntos de 0 a 59 años.

El 13 de diciembre del 2006 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Naciones Unidas, 2006), que tiene como propósito fundamental asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad, de todos los derechos humanos para todas las personas con discapacidad. Es en el artículo 30 es en donde se señala la participación en la vida cultural, las actividades recreativas, el esparcimiento y el deporte y determina:

- c. “Los Estados Parte reconocen el derecho de las personas con discapacidad a participar, en igualdad de condiciones con las demás, en la vida cultural y adoptarán todas las medidas pertinentes para asegurar que las personas con discapacidad:
 - a) Tengan acceso a material cultural en formatos accesibles;
 - b) Tengan acceso a programas de televisión, películas, teatro y otras actividades culturales en formatos accesibles;
 - c) Tengan acceso a lugares en donde se ofrezcan representaciones o servicios culturales tales como teatros, museos, cines, bibliotecas y servicios turísticos y, en la medida de lo posible, tengan acceso a monumentos y lugares de importancia cultural nacional.” (Naciones Unidas, 2006)

Cuando se suele hablar de una diferencia física, una de las primeras referencias que se tiene es la relacionada al color de piel, pero asuntos como lo son la edad, el género, la complexión, la estatura, y todo esto se encuentra determinado por el contexto social y cultural en la que una persona suele desenvolverse. Las variantes físicas resultan inagotables, pero el contexto en el que se desenvuelve una persona con discapacidad determina en muchas ocasiones el nivel socioeconómico, la adaptabilidad de las ciudades y el respeto de sus derechos fundamentales.

Existen esfuerzos dirigidos desde múltiples frentes para que se incluya a las personas con discapacidad y que, mediante impactos permanentes en distintos ámbitos, se logren adaptabilidades que logren eliminar barreras para desenvolverse en cotidianidad. Esto implica un enfoque que permita que calles, inmuebles, transporte, comunicación, entre otros, que se adapten de forma natural y premeditada, en caso de que se presente el caso.

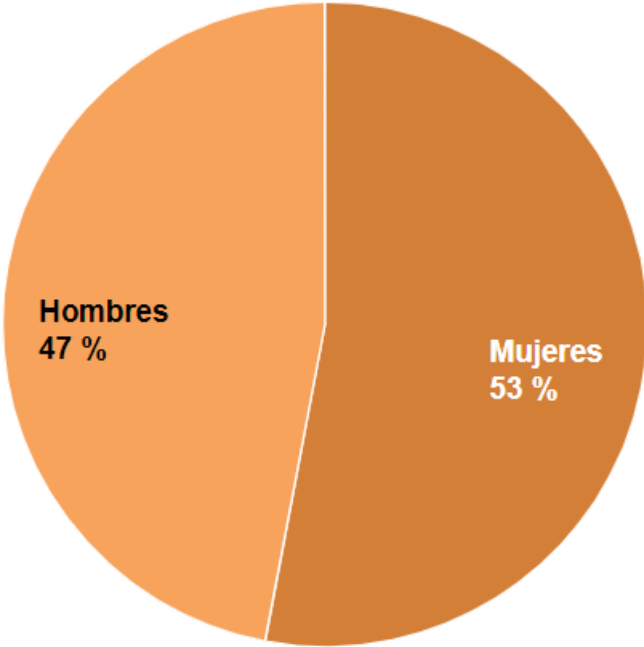
3.1.1.5 Cantidad de Personas con discapacidad en México y porcentaje por género.

Según la Organización Mundial de la Salud al 2020, más de 1,000 millones de personas viven en todo el mundo con algún tipo de discapacidad, aproximadamente el 15 % de la población mundial; de ellas, casi 190 millones tienen dificultades en

su funcionamiento y requieren con frecuencia servicios de asistencia. El número de personas con discapacidad va en aumento debido al envejecimiento de la población y al incremento de enfermedades crónicas. (INEGI, 2020)

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, en México hay 6,179,890 personas con algún tipo de discapacidad, lo que representa 4.9 % de la población total del país. De ellas 53 % son mujeres y 47 % son hombres. (INEGI, 2020)

Mujeres y hombres con discapacidad 2020



Fuente: INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020.

Fuente: Discapacidad en México, Censo de Población 2020. Gráfica 2. (INEGI, 2020)

Este porcentaje corresponde a 3,275,692 mujeres y 2,904,198 hombres. El número total de personas corresponde al 4.9% del total de la población del país. Para el INEGI, las personas con discapacidad son aquellas que tienen dificultad para llevar a cabo actividades consideradas básicas, como: ver, escuchar, caminar, recordar o concentrarse, realizar su cuidado personal y comunicarse.

3.1.1.6 **Criterios Discapacidad INEGI año 2020.**



Caminar, subir o bajar. Hace referencia a la dificultad de una persona para moverse, caminar, desplazarse o subir escaleras debido a la falta de toda o una parte de sus piernas; incluye también a quienes teniendo sus piernas no tienen movimiento o presentan restricciones para moverse, de tal forma que necesitan ayuda de otras personas, silla de ruedas u otro aparato, como andadera o pierna artificial.



Ver. Abarca la pérdida total de la vista en uno o ambos ojos, así como a los débiles visuales y a los que aun usando lentes no pueden ver bien por lo avanzado de sus problemas visuales.



Oír. Incluye a las personas que no pueden oír, así como aquellas que presentan dificultad para escuchar (debilidad auditiva), en uno o ambos oídos, a las que aun usando aparato auditivo tiene dificultad para escuchar debido a lo avanzado de su problema.



Hablar o comunicarse. Hace referencia a los problemas para comunicarse con los demás, debido a limitaciones para hablar o porque no pueden platicar o conversar de forma comprensible.



Recordar o concentrarse. Incluye las limitaciones o dificultades para aprender una nueva tarea o para poner atención por determinado tiempo, así como limitaciones para recordar información o actividades que se deben realizar en la vida cotidiana.



Dificultad para bañarse, vestirse o comer. Son los problemas que tiene una persona para desarrollar tareas del cuidado personal o cuidar su salud.

Imagen 1. Fuente: Apartado discapacidad. Criterios INEGI. (INEGI, 2020)

3.1.1.7 Porcentaje de la población con discapacidad según dificultad en la actividad. INEGI.



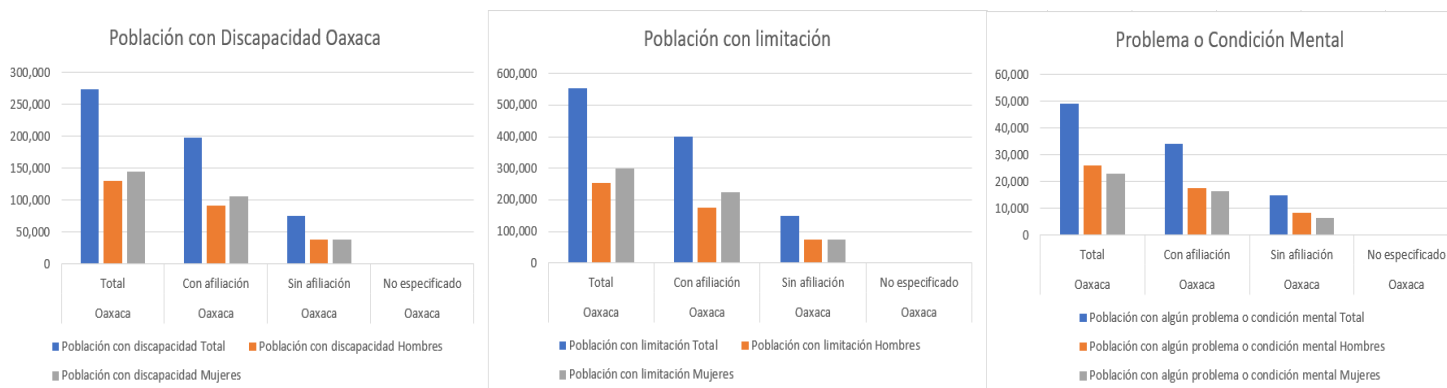
Imagen 2. Fuente: Apartado discapacidad. Criterios INEGI. (INEGI, 2020)

El porcentaje es mayor a 100, porque las personas presentan más de una dificultad, pero no hace una distinción de cuáles son, ni el porcentaje de cada una o mezcladas.

3.1.1.8 Tabla y gráfico población con discapacidad, con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental, en Oaxaca y condición de afiliación a servicios de salud según sexo, 2020.

Entidad federativa	Condición de afiliación a servicios	Total			Población con discapacidad			Población con limitación			Población con algún problema o condición mental		
		Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Oaxaca	Total	842,598	390,431	452,167	273,876	129,618	144,258	552,447	252,289	300,158	49,113	26,108	23,005
	Con afiliación	610,714	274,447	336,267	198,102	91,949	106,153	401,542	176,941	224,601	34,133	17,687	16,446
	Sin afiliación	231,745	115,925	115,820	75,731	37,651	38,080	150,817	75,311	75,506	14,967	8,415	6,552
	No especificado	139	59	80	43	18	25	88	37	51	13	6	7

Tabla 1. Fuente: Discapacidad en México, Censo de Población 2020. (INEGI, 2020)



Gráfica 3. Fuente: Discapacidad en México, Censo de Población 2020 Elaboración propia (INEGI, 2020)

A partir de la evaluación de las playas en el estado de Oaxaca, y ser el lugar de aplicación del modelo de negocio, es necesario considerar la población con discapacidad, limitación física y condición mental dentro del estado. Con estos datos, podemos observar que, en el caso particular de Oaxaca, el mayor porcentaje lo representa la población con alguna limitación física, con un poco más de medio millón de personas, después las personas con alguna discapacidad con poco más de 273,000 y por ultimo las personas con un problema o condición mental con casi 50,000 personas. (INEGI, 2020)

Para el INEGI la diferencia entre los primeros dos grupos es que, en el caso de la discapacidad, se tiene mucha dificultad o no pueden hacer al menos una de las actividades de la vida diaria como: ver, oír, caminar, recordar o concentrarse, bañarse, vestirse o comer, hablar o comunicarse.

En el caso de los problema o condición mental se refieren a un estado alterado de salud mental (desde el nacimiento, como resultado de una enfermedad o de un trastorno mental y del comportamiento, lesión o proceso de envejecimiento), que dificulta a la persona a participar en actividades de la vida social comunitaria e interactuar con otras personas de manera adecuada para el contexto y su entorno social (por ejemplo, familia, escuela, trabajo, vecinos, etcétera). El estado alterado de salud mental incluye padecimientos como autismo, síndrome de Down, esquizofrenia, retraso mental (leve o grave), etcétera. (INEGI, 2020)

3.1.2 El turismo inclusivo

3.1.2.1 Turismo

Hay que considerar que el turismo es un fenómeno social que tiene como principal característica, el desplazamiento voluntario y temporal de personas o grupos, fundamentalmente por motivos de recreación, religión, descanso, cultura o salud,

se trasladan de su lugar de residencia, sin tener incidencia en las actividades económicas ni remuneradas, teniendo múltiples interacciones con impactos en el lugar, sus recursos, la economía, la cultura y los concernientes a lo cultural.

La palabra turismo se deriva del latín *tornus (torno)* y *tornare (redondear, tornear, girar)*, y el sufijo *ismo* se refiere a la acción que realiza un grupo de personas, por lo que etimológicamente puede definirse al turismo como las personas que viajan con la intención de regresar a su domicilio habitual. (Padilla, 1980)

El turismo es dinámico y continúa evolucionando y adaptándose a los cambios drásticos de la cotidianidad presente en donde hasta hoy en día, la movilidad ha tenido transformaciones que van determinando el fenómeno ante las externalidades alrededor del mundo, sobre todo con la tecnología y la eficiencia de los medios de transporte que permiten una conectividad a rincones y en cantidades que antes eran impensables.

Turista y turismo son dos conceptos estrechamente relacionados. La Ley Federal de Turismo define al turista como “persona que viaja desplazándose temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual y que utilice alguno de los servicios turísticos a que se refiere esta Ley” (Congreso de la Unión, 2019). La misma ley señala que servicios turísticos son los que se prestan a través de hoteles, moteles, albergues y demás establecimientos de hospedaje; agencias y operadoras de viajes; guías de turistas; restaurantes, cafés, bares y centros nocturnos que se encuentren ubicados en los establecimientos de hospedaje, así como en aeropuertos, terminales de autobuses, estaciones de ferrocarril, museos y zonas arqueológicas.

El turismo es más que el simple hecho de la movilización de personas para hacer actividades distintas a las que hace en su vida cotidiana. Es una dinámica que nos permite ampliar los horizontes existentes y preconcebidos en la mente sobre una cultura, idioma, y que de alguna forma permite el flujo de ingresos económicos por concepto de distintas divisas que son utilizadas en un territorio determinado.

El potencial de un destino se encuentra determinado por distintas características que hacen que en la mente de los turistas se elija un destino sobre otro. En este aspecto, México tiene un potencial enorme si logra hacerlo mediante un crecimiento de manera sostenible, logrando desarrollar productos turísticos incluyentes donde incluyan universos no considerados como lo son las personas con discapacidad.

3.1.2.2 Evolución turismo inclusivo

Antecedentes y Evolución Turismo Inclusivo		
Año	Evento	Relevancia
1980	Declaración de Manila	Esta declaración reconocía al turismo como un derecho fundamental y vehículo clave para el desarrollo humano. Recomendaba a los

		<p>estados miembros la reglamentación de los servicios turísticos con detalles sobre accesibilidad turística.</p> <p>Estas recomendaciones quedaron reflejadas en el documento “Para un turismo accesible a los minusválidos en los años 90”, aprobado en la Asamblea General de Buenos Aires en el año 1990.</p> <p>El turismo accesible se ha concebido desde sus inicios como aquel que garantiza el uso y disfrute del turismo a las personas que padecen alguna discapacidad física, psíquica o sensoria.</p>
1981	Año Internacional de los Discapacitados	<p>El tema del Año era “la plena participación y la igualdad”, que establece el derecho de las personas con discapacidad a participar plenamente en la vida y el desarrollo social, igualdad y formando parte del desarrollo socioeconómico.</p> <p>Se denominó la “Década de las Personas con discapacidad”, al periodo de 1983–1992. A partir del 3 de diciembre, de 1998, la ONU reconoce esta fecha como el Día Internacional de las Personas con Discapacidad.</p>
1989	Informe de turismo accesible de Londres	<p>Informe sobre avances logrados desde el Año Internacional de la discapacidad, teniendo como objetivo fomentar el diseño de servicios universales.</p> <p>Define al turismo para todos como aquella forma de turismo que planea, diseña y desarrolla actividades turísticas de ocio y tiempo libre de manera que puedan ser disfrutadas por cualquier persona sin importar su condición física, social o cultural.</p>
1990	Documento “Para un Turismo Accesible a los minusválidos en los años 90”	<p>Documento realizado en Argentina que define el concepto de persona con discapacidad y plantea el problema de las barreras en el turismo, ofreciendo unas primeras pautas de actuación al sector turístico en materia de información y publicidad turística, en formación al personal y en los requisitos generales y específicos que deben cumplir las distintas instalaciones turísticas para ser accesibles a las personas con movilidad reducida.</p>

1999	Código Ético Mundial para el turismo	<p>Actualiza la Declaración de Manila. Define al turismo como instrumento de desarrollo personal y colectivo, que lleva al conocimiento de pueblos y culturas, tolerancia mutua e igualdad.</p> <p>Utiliza el término "Personas con alguna Discapacidad", conforme al marco conceptual de la clasificación internacional del funcionamiento de la discapacidad y la Salud.</p>
2002	Recomendaciones de Accesibilidad para el Sector Turismo en México	<p>La Secretaría de Turismo, da lineamientos de Turismo accesible, accesibilidad, servicios, características, actividades recreativas, información turística, equipamiento de apoyo, facilidades, así como consideraciones en el transporte.</p> <p>Generar una "cultura de la discapacidad", con disposiciones normativas, características en adecuación y construcción de inmuebles con el objetivo de eliminar las barreras de movilidad</p>
2005	Hacia un Turismo Accesible para todos. Senegal	<p>Este documento de la organización mundial de turismo, adopta las recomendaciones del Comité de Apoyo a la Calidad y al Comercio, encaminadas a la mejora de la accesibilidad de la actividad, para las personas con discapacidad.</p>
2006	Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. ONU	<p>Es un instrumento jurídico internacional. México firma y la ratifica en el 2007. Reconocen el derecho de las personas con discapacidad a participar, en igualdad de condiciones con las demás.</p> <p>Menciona el acceso a los servicios de quienes participan en la organización de actividades recreativas, turísticas, de esparcimiento y deportivas.</p>
2009	Ley General de Turismo. México	<p>Establece que los prestadores de servicios turísticos deberán proveer lo necesario para que las personas con discapacidad cuenten con accesibilidad a los servicios en condiciones adecuadas.</p> <p>La misma obligación tendrán las autoridades respecto de los sitios culturales con afluencia turística.</p> <p>La Secretaría, los Estados, Municipios y el Distrito Federal, supervisarán que lo dispuesto en este capítulo se cumpla</p>

2009	Declaración sobre la facilitación de desplazamientos turísticos. Astana, Kazajstán	La Organización Mundial del Turismo hace énfasis en que el turismo responsable es parte necesaria de esas estrategias y que es conveniente realizar grandes esfuerzos para integrar en las prácticas y políticas turísticas a las personas con discapacidad, la mayoría de las cuales viven en países en desarrollo. Destaca la importancia de establecimientos y complejos turísticos accesibles para personas con discapacidad, ofreciendo instalaciones especiales, sin costo adicional para ellas.
2012	Guía de recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turismo.	Se divide en dos partes, la primera corresponde a los requerimientos mínimos de diseño universal para edificaciones y entornos urbanos. La segunda, son las recomendaciones para la prestación de servicios desde una perspectiva empática con la discapacidad.
2013	Primera Playa Incluyente. México	Primera playa con infraestructura especial para personas con discapacidad. Se encuentra frente al Parque Fundadores en el municipio de Solidaridad en Playa del Carmen. Se inauguró con rampas de acceso para sillas de ruedas hasta la orilla del mar, camastros acuáticos, andaderas anfibas para niños y adultos, bastones especiales para ciegos, módulos de servicio, señalizaciones especiales, toallas, regaderas y chalecos salvavidas. Se requirió una inversión de 1 millón de pesos y el acceso a la playa, así como el uso del mobiliario, son gratuitos.
2013	Recomendaciones de la OMT para un Turismo para Todos. España	Establece el turismo accesible para todos, que no solo contempla accesibilidad, toma en cuenta la creación de entornos de diseño universal Contempla un turismo accesible para todos, incluyendo familias con niños pequeños, el envejecimiento de la población y un entorno más seguro.
2014	Republica de San Marino	Realizada por la Organización Mundial del Turismo, el Gobierno de la República de San Marino, Village for All (V4A) y la fundación española ONCE, con respecto a desafíos éticos que requieren atención permanente.

		Su objetivo es defender y promover el acceso universal en los viajes y el turismo, como un derecho, una cuestión ética, de derechos, de calidad, mediante el respeto, la libertad y la no discriminación.
2014	Manuales de la OMT sobre Turismo Accesible. España	Expertos a nivel mundial de Turismo Accesible, desarrollan los siguientes manuales: 1.-Manual de turismo accesible para todos: Alianzas público-privadas y buenas prácticas. 2.-Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas. 3.-Módulo I: Turismo Accesible. Definición y contexto. 4.-Módulo II: Cadena de accesibilidad y recomendaciones. 5.-Módulo III Principales áreas de intervención. 6.-Módulo IV Indicadores para el estudio de la accesibilidad en el turismo.
2015	Recomendaciones de la OMT sobre accesibilidad de la información turística. España	Nadie debería quedar excluido de participar en actividades turísticas a causa de herramientas y sistemas de información mal diseñados. Establece recomendaciones de cómo debe ser la información y publicidad accesible.
2016	Año de turismo para todos. OMT	Tenía como objetivo sensibilizar al sector turístico mundial sobre la accesibilidad universal y sus numerosos beneficios sociales, culturales y económicos. Define al Turismo para Todos como el turismo accesible más turismo sostenible y social.
2016	Cuastecomates: Primera playa y pueblo incluyente en México.	Por primera vez se hace una inversión considerable, por parte de un gobierno estatal, no solo en una playa, sino también al pueblo. Se dotó de mobiliario, sillas, andaderas de playa, muletas anfibas para adultos y niños, camillas de rescate, vehículos especiales para snorkel, salvavidas, entre otros. El pueblo cuenta ahora con señalética vial e informativa, módulos en braille, guía podotáctil, infraestructura adecuada como una planta de tratamiento de aguas

		residuales, instalaciones subterráneas de agua, drenaje y electricidad, andador de madera, vialidades y banquetas para el desplazamiento de personas con discapacidad.
2017	Cuadernillo Ejecutivo de Edificaciones Accesibles de Servicio Turístico. SECTUR México	Tiene como objetivo, ser un documento de referencia práctica, dirigido principalmente a las empresas dedicadas a la prestación de servicios turísticos, para que éstas se sumen a la causa de la inclusión transformando sus entornos en lugares accesibles para cualquier persona, sin importar si vive o no con discapacidad. Delimita el mercado potencial emergente con un potencial increíble como lo es el Turismo Accesible y se advierte como un nicho con grandes ganancias y de gran impacto económico en consecuencia.
2019	Ley General de Turismo. México (modificación Ley)	Determina que la Secretaría, con el apoyo y en coordinación de las dependencias y entidades competentes, promoverá la prestación de servicios turísticos con accesibilidad, que tengan por objeto beneficiar a la población con alguna discapacidad. También que los prestadores de servicios turísticos deberán proveer lo necesario para que las personas con discapacidad cuenten con accesibilidad a los servicios en condiciones adecuadas. La misma obligación tendrán las autoridades respecto a los sitios culturales con afluencia turística. La Secretaría, los Estados, los Municipios y la Ciudad de México, supervisarán que lo dispuesto se cumpla.
2019	Guía de recomendaciones para el transporte turístico accesible	Es una guía que establece los lineamientos para los prestadores de servicio sobre transporte turístico, para ofrecer proveeduría en transporte turístico accesible.

Tabla 2. Fuente: Historia del turismo inclusivo. Elaboración Propia con datos de RIT. (Revista Iberoamericana Turismo Inclusivo, 2020)

Un aspecto fundamental en los próximos años será lo relacionado con el progresivo cambio demográfico en México, sobre todo con una sociedad mayoritariamente joven, habrá que aumentar sustancialmente aspectos trascendentales como ser lo

suficientemente competitivos para cubrir la muy limitada o en ocasiones nula prestación de productos y servicios accesibles.

Resultará apremiante mejorar y lograr ampliar los sitios turísticos donde las personas con una necesidad de adaptabilidad puedan disfrutar en igualdad de condiciones. Este proceso necesitará del involucramiento de distintos actores en el sector que, a través de una integración premeditada, brindará herramientas que cubran mediante elementos como lo son la inversión, el diseño y el desarrollo del producto con un enfoque transversal.

La igualdad de condiciones para las personas con discapacidad, mediante medidas que aseguren la libertad de poder llevar a cabo actividades turísticas, deportivas, de esparcimiento, será posible solamente mediante el desarrollo de servicios e instalaciones que pongan como eje principal los derechos de las personas con discapacidad que constantemente enfrentan sin tregua en su vida diaria, barreras físicas, prejuicios, actos discriminatorios y un sinnúmero de ideas absurdas del imaginario colectivo.

Empoderar a las personas con discapacidad de manera positiva, haciéndolos partícipes de la sociedad, proporcionando diseños altamente integradores a las condiciones, con la comodidad e independencia, que podría representar autonomía y bienestar para todos los usuarios con un enfoque de inclusión social, en donde la accesibilidad sea un asunto cotidiano, especialmente en el sector turístico, ya que al reconocer las diferencias y la gran diversidad humana, podremos también potencializar la gran oportunidad que implica lograr atender la creciente demanda turística de personas con discapacidad y adultos mayores, que en caso de sentirse humanamente integrados, seguramente tendrán en mente volver al destino.

3.1.2.3 Principales Barreras Turismo Inclusivo

El desplazamiento es una de las actividades ineludibles en el turismo y en algunas ocasiones no todas las personas pueden llevarlo a cabo de manera natural, algunos de estos sectores afectados son: las personas de baja estatura, mujeres embarazadas, personas con una enfermedad o lesión temporal que no les permite tener una movilidad adecuada.

Una de las principales barreras presentes en el turismo inclusivo, es la relacionada con la información y comunicación ya que, en ocasiones al estar en un lugar desconocido, la interacción con el entorno, no se puede llevar a cabo de forma adecuada y solo se cuenta con medios en la forma tradicional y no empodera a las personas para poder movilizarse desde la independencia, aprovechando el tiempo lo mejor posible.

La clave de estas barreras radica en lograr un diseño universal para todos, ya que las personas a lo largo su vida no tendrán las mismas necesidades y al establecer

este diseño podremos instaurar una cultura, en el que elementos como la información, movilidad, comunicación en interacción con el entorno, se lleven a cabo de forma adecuada, sin barreras de idioma o desconocimiento del lugar.

A pesar de que se establece como una de las principales barreras, los ingresos que tienen las personas con discapacidad en la actualidad están siendo impulsadas por situaciones como la inclusión laboral, apoyos gubernamentales vitalicios, que generan una gran diferencia en cuanto a ingresos, en comparación del pasado, por lo que se empieza a tener un mayor acceso y consideración en turismo.

3.1.3 Inclusión

Más allá de sus impedimentos físicos, mentales o sensoriales, las personas con discapacidad enfrentan barreras para la inclusión en diversos aspectos de la vida; suelen tener menos oportunidades socioeconómicas; menor acceso a la educación y tasas de pobreza más altas. En ocasiones, el estigma y la discriminación son el principal freno para la participación plena e igualitaria. Algunas de las recomendaciones para contribuir a la inclusión de las personas con discapacidad aparecen en las siguientes recomendaciones:

Según el informe del banco mundial (Mundial, Guerrero Gámez, Rodríguez Coteron, & Romero Rodriguez, 2018), menciona los siguientes puntos:

“-Involucrar a las personas con discapacidad y a la sociedad civil en todas las fases de toma de decisiones políticas, y la implementación de proyectos y programas. Es necesaria la participación y consulta de todos los usuarios y personas con diferentes discapacidades desde un inicio, ya que estas personas pueden ser el mejor aliado para identificar las principales barreras que se presentan y conseguir eliminarlas.

-Crear instrumentos enfocados a la mejora de la accesibilidad en el entorno urbano. Para crear ciudades inclusivas se requieren marcos jurídicos y normas eficaces que hagan posible la accesibilidad en todos los aspectos de la vida cotidiana.

-Promover un enfoque transversal entre los diferentes ministerios de forma que sus políticas respalden las necesidades de las personas con discapacidad de forma conjunta.

-Reforzar la fiscalización para el cumplimiento de los instrumentos actualmente vigentes. Las autoridades deben garantizar la correcta aplicación de estos instrumentos y asegurar que el país no siga invirtiendo en obras que no sean accesibles para todos sus ciudadanos.

-Sensibilizar y capacitar a los funcionarios públicos encargados de la implementación de estos instrumentos y a los ciudadanos en general. Necesitamos de una mayor concientización social que nos haga ponernos en la piel del otro, para poder comprender que la accesibilidad no es algo que incumba solamente a las personas con alguna discapacidad física, sino que es una actitud solidaria que permite el libre acceso de los ciudadanos a todos los servicios y oportunidades que ofrece nuestra sociedad y al ejercicio de los derechos como ciudadano.

Promover la accesibilidad: La accesibilidad es la puerta de entrada a los derechos de las personas con discapacidad, y en general, de todo ser humano.”

3.1.4 Modelos de Negocio

3.1.4.1 Definiciones

El concepto de modelo de negocios se ha vuelto cotidiano en círculos empresariales y en el ámbito educativo, y no es para menos, la delimitación de los elementos, resultan vitales en un mundo de cambios cada vez más vertiginosos y constantes. Desde luego que no existe una definición única y existen definiciones dependiendo del campo y el autor que las delimite.

Para los autores Osterwalder, Pigneur y Tucci (Osterwalder , Pigneur , & L. Tucci , Communications of AIS, 2005) “Un modelo de negocios es una herramienta conceptual que contiene un conjunto de objetos, conceptos y sus relaciones con el objetivo de expresar la lógica de negocios de una empresa específica. Por lo tanto, debemos considerar qué conceptos y relaciones permiten una descripción y representación simplificada de qué valor se proporciona a los clientes, cómo se hace y con qué consecuencias financieras.”

3.1.4.2 Evolución del Concepto

Los conceptos que fundamentan la definición de modelo de negocio son atribuibles a Peter Drucker, quien introduce el concepto de estrategia al mundo de los negocios, cuando esta palabra pertenecía exclusivamente al ámbito militar. En su libro *The Practice of management* (Drucker, 1954), afirmaba que la estrategia requiere que los gerentes analicen la situación presente y cambiarla en caso de ser necesario. Parte de su definición, establece que los gerentes deberían saber cuáles son los recursos con los que cuentan, cuáles son los recursos con los que contaban y cuáles son los que se deberían tener.

En 1980, Michael E. Porter, Profesor de la Harvard Business School, publicó el libro *Competitive Strategy* (Porter, 1980) marcando un nuevo horizonte en conceptos y formas de análisis de competidores y sectores. Delimitó la estrategia competitiva, como las acciones ofensivas o defensivas para posicionarse dentro de una industria., marcadas por las cinco fuerzas competitivas (poder de negociación de los clientes, poder de negociación de los proveedores, amenaza de nuevos competidores entrantes, amenaza de nuevos productos sustitutos y rivalidad entre competidores) que describió como determinantes de la naturaleza y el grado de competencia que rodeaba a una empresa y que, como resultado, buscaba obtener un importante rendimiento sobre la inversión.

Liderazgo en costo, enfoque y diferenciación, fueron las tres estrategias genéricas que, detectó y que, podrían utilizarse en conjunto o de forma individual, para lograr un desempeño sobresaliente sobre los competidores en una industria. Determinó que la mejor estrategia tenía que ser un reflejo de la comprensión del entorno y el actuar de la misma.

(Magretta, 2002), define el modelo de negocio como “historias que explican cómo la empresa trabaja”. Utilizando a Drucker como referente, define un buen modelo de negocio como aquél que responde a las siguientes preguntas: ¿Quién es el cliente y qué valora? ¿Cuál es la lógica económica subyacente que explica cómo podemos aportar dicho valor al cliente a un coste apropiado?

(Chesbrough & Rosenblom, 2001, pág. 14) definen con más detalle y sentido operativo, indicando que “las funciones de un modelo de negocio son: articular la proposición de valor; identificar un segmento de mercado; definir la estructura de la cadena de valor; estimar la estructura de costes y el potencial de beneficios; describir la posición de la empresa en la red de valor y formular la estrategia competitiva”.

3.1.4.3 Principales Aplicaciones

El modelo de negocios de la consultora McKinsey¹, radica en personas que aplican su experiencia a los problemas de los clientes. Todo esto mediante la herramienta McKinsey Solutions, que ofrece una gama de opciones basadas en software y tecnología para el análisis de datos y la toma de decisiones con elementos en diversas funciones e industrias. Ofrecen, mediante un proceso muy estructurado, estandarizado, y diferenciado de consultores individuales, un producto final, resultado de un análisis superior.

Su método no contrata algún consultor, sino que cuenta con una extensa red de consultores independientes altamente experimentados a los que puede recurrir para proyectos. Los clientes pueden opinar sobre los consultores con los que les gustaría

¹ consultora estratégica global que se focaliza en resolver problemas concernientes a la administración estratégica

trabajar y hacen todo lo posible para encontrar la mejor combinación entre el cliente y el consultor. A medida que los clientes se vuelven expertos en sus necesidades de consultoría, tienen mayor claridad en el enfoque de la información que requieren.

Como bien podemos notar, la evolución ha sido más que evidente, sobre todo en el aspecto tecnológico, el surgimiento de herramientas informáticas e hiper conectividad a partir de la década de los noventa, siendo determinante en el manejo adecuado, y de forma personalizada, para cada una de las necesidades organizacionales en función de sus objetivos y temporalidades, enfrentando la constante del cambio ante condiciones no tan regulares en el pasado.

Para Osterwaler (Osterwalder & Pigneur, Generación modelos de negocio, 2011) : “Un modelo de negocio es la manera que una empresa o persona crea, entrega y captura valor para el cliente” “Los clientes son el centro de cualquier modelo de negocio, ya que ninguna empresa puede sobrevivir durante mucho tiempo si no tiene clientes”

Todo mediante el Business Model Canvas, un visual que ha logrado transmitir con claridad las ideas del negocio que en este se plasman. Sin embargo, no todo es una cuestión de estructura, ya que solo mediante la propuesta de valor, que es la consideración particular, clara y específica del núcleo más importante de producto o servicio, sabremos determinar cómo alcanzar objetivos en función de los clientes.

Lograr representar esta propuesta de valor con elementos simplificados de que se hace, el objetivo y motivos de nuestro accionar, son el punto de partida, pero también resultará trascendental analizar el entorno, la competencia y definir un modelo que también determine el segmento al que nos dirigimos. Estas consideraciones nos permitirán aprovechar las fortalezas y trabajar en las áreas de oportunidad que representan retos inmediatos en un mundo en cambios vertiginosos. Métricas de impacto social en una empresa

3.1.4.4 IRIS + System.

El sistema IRIS + system que tuvo su origen en junio de 2018, con un antecedente de 10 años de la fundación Rockefeller, donde un grupo de inversionistas buscaban identificar y comenzar a abordar las barreras críticas para invertir con impacto social y ambiental, creando métricas estandarizadas, con distinta representación de sectores que incluían: dueños, administradores y proveedores de servicios:

La red global de Inversión de Impacto (GIIN), que supervisa el sistema IRIS+, ha reunido un grupo de asesores líderes en inversión de impacto, expertos en medición, creadores de estándares, evaluadores de industria, entre otros.

Las actualizaciones del sistema IRIS+ se publican de forma continua e incluyen lo siguiente:

- 1.- La Actualización de las métricas existentes de IRIS se basan en:
 - Prioridades identificadas por el órgano asesor de IRIS y otras partes interesadas.
 - Contemplan temas de mayor impacto y objetivos estratégicos.
 - Alineado con estándares importantes.

- 2.-Nuevas métricas en áreas donde se identifican brechas, contemplando evidencia y mejores prácticas, identificadas a través del proyecto Navigating Impact y examinadas a través de períodos de retroalimentación.

- 3.-Mejora y desarrollo de nuevas directrices y recursos recomendados para apoyar la implementación de las métricas IRIS y los conjuntos de métricas básicas de IRIS+.

Las actualizaciones mencionadas anteriormente no son materiales y se llevan a cabo de forma continua. Las actualizaciones a IRIS+, que implican cambios materiales en el sistema, se llevan a cabo cada tres a cinco años de acuerdo con las necesidades del mercado y siguen rigurosos principios y procesos de establecimiento de estándares. (Global Impact Investing Network (GIIN), 2022)

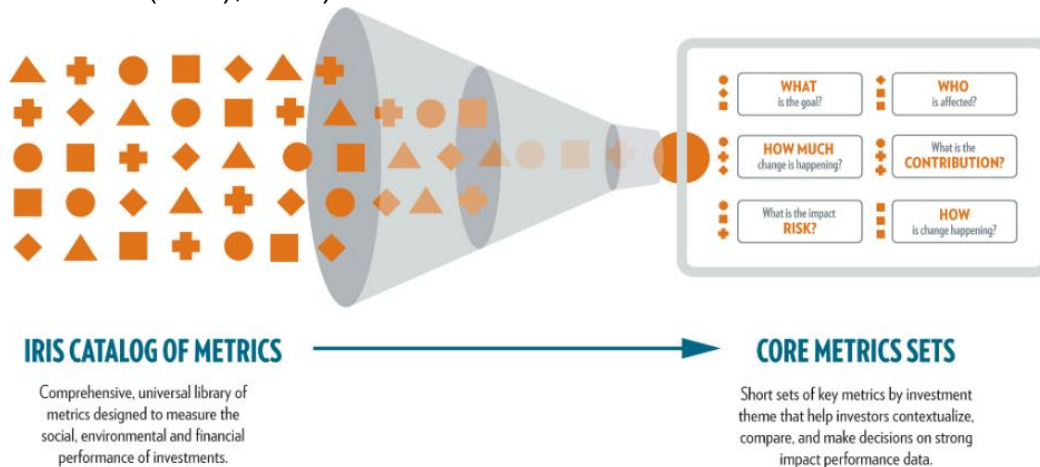


Imagen 3. Fuente: IRIS+ System | About IRIS. (Global Impact Investing Network (GIIN), 2022)

Como se muestra la imagen, los elementos de evaluación tiene seis preguntas que determinan cuales son los parámetros arrojados por el proceso:

- ¿Cuál es el objetivo?
- ¿A quién afecta?
- ¿Cuánto cambio está ocurriendo?
- ¿Cuál es la contribución?
- ¿Cuál es el riesgo de impacto?
- ¿Cuánto cambio está ocurriendo?

El catálogo de métricas IRIS, tiene un compendio de métricas universales diseñadas que miden elementos sociales, del medio ambiente y el rendimiento financiero de las inversiones.

La importancia de las preguntas radica en que estas métricas basadas en temas específicos ayudan a los inversionistas a contextualizar, comparar y tomar decisiones en información sustanciosa de gran impacto. (Global Impact Investing Network (GIIN), 2022).

3.1.4.5 SASB (Sustainability Accounting Standards Board).

El Consejo de Normas de Contabilidad de Sostenibilidad (SASB) es un marco de orientación de referencia de orientación ambiental, social y gubernamental, que establece estándares para la divulgación de información de sostenibilidad financieramente significativa por parte de las empresas a sus inversionistas.

En total, los Estándares rastrean los problemas ambientales, sociales y gubernamentales, el desempeño en 77 industrias establecidos en el mapa de Material SASB. Empresas de gestión de activos como BlackRock, Goldman Sachs y Morgan Stanley, gigantes de la fabricación como GM y Nike, e incluso industrias especializadas con empresas como Merck y JetBlue utilizan los estándares SASB para divulgar métricas ambiental, social y gubernamental (environmental, social and government. ESG). SASB también proporciona recursos como el Mapa de materialidad de SASB para explicar cómo los inversionistas en múltiples clases de activos usan los estándares. Estas herramientas permiten a las organizaciones ser específicas y reportar con un sistema que permite transparencia y relevancia con sus inversionistas.

El enfoque de SASB, consiste en categorizar primero las industrias y sectores, y luego utilizar los matices de cada industria para definir la materialidad de los criterios específicos de contabilidad de sostenibilidad. Esta evaluación de la materialidad es un diferenciador clave que no ofrece otros marcos de presentación de informes.

El mapa de materialidad SABS, muestra gráficamente el conjunto completo de 77 estándares de la industria (alineados con el Sistema de Clasificación de la Industria Sostenible, o SICS, por sus siglas en inglés), que incluye industrias específicas dentro de las finanzas, alimentos y bebidas, atención médica, transporte y muchas más.

El enfoque específico de la industria basado en el Mapa de materialidad de SASB permite que los estándares se adapten a cada tipo de negocio, brindando orientación detallada y ejemplos de

mejores prácticas para informar 26 métricas diferentes relacionadas con ESG de la mayoría de los negocios que persiguen este marco de información.

SASB pide a las empresas que destaquen divulgaciones específicas y proporcionen orientación sobre las mejores prácticas, para comunicar esos temas ESG a través de un formato estandarizado. Los requisitos de SASB se centran en qué información debe divulgarse, pero SASB solo proporciona recomendaciones sobre dónde divulgar o cómo compartir la información relacionada con ESG. Esta flexibilidad, tiene como objetivo permitir que las empresas compartan estos puntos de datos a través de un medio que tenga sentido para su organización, ya sea mediante un informe anual, un documento de registro u otros sistemas de información financiera. Las empresas suelen incluir un índice SASB (o resumen), dentro de un anexo de su informe de responsabilidad social corporativa (corporate social responsibility. CSR) o ESG.

Los informes ambientales de SASB, cubren una variedad de métricas cuantitativas dentro de las emisiones de GEI, la calidad del aire, la gestión de la energía, el agua y las aguas residuales, los desechos y los materiales peligrosos y los impactos ecológicos.

El marco de SASB, está diseñado para ayudar a las empresas a compartir sus impactos ESG externos a través del lenguaje de los inversores, los tenedores de deuda y las partes interesadas financieras internas. (IBM, 2022)

3.1.4.6 GRESB (Global Real Estate Sustainability Benchmark).

GRESB, es una organización independiente que proporciona datos de desempeño ESG validados y puntos de referencia de pares para inversores y gerentes para mejorar la inteligencia comercial, el compromiso de la industria y la toma de decisiones.

Los factores ambientales, sociales y de gobernanza son más importantes que nunca, ya que los inversionistas y las partes interesadas globales otorgan una gran importancia al sólido desempeño de ESG. Los inversores y gestores necesitan datos ESG fiables para obtener una imagen más completa de sus riesgos y oportunidades financieros actuales y futuros. GRESB puede ayudar:

-A medir el desempeño en el entorno, social y gubernamental. (ESG)

-A mejorar el compromiso entre inversores y gestores.

-A comparar los activos con los de sus pares.

-Identificar áreas de mejora.

Obtiene información sobre el desempeño de compañías o inmobiliarios, como lo son ámbitos de energía, emisiones de gases de efecto invernadero, agua y desechos. Contempla la participación con empleados, inquilinos, proveedores y la comunidad en general. Todo ello, con la finalidad de proporcionar datos estandarizados y validados a los mercados capitales.

GRESB enfatiza la medición del desempeño absoluto en participantes e inversores, además de una amplia gama de indicadores que toma en cuenta el índice de referencia. El análisis de estos datos realiza comparaciones de referencia, que toman en cuenta variaciones entre países, regiones, sectores y tipos de inversión. (GRESB, 2022)

3.1.4.7 *Benefit-Corporation (B-Corp)*

La Certificación B Corporation, es una designación que establece que una empresa cumple con altos estándares de rendimiento verificado, responsabilidad y transparencia en factores que van desde los beneficios de los empleados y donaciones, hasta las prácticas de la cadena de suministro y los materiales. Para lograr la certificación, una empresa debe:

-Demostrar un alto desempeño social y ambiental al lograr un puntaje de Evaluación de impacto B de 80 o más y aprobar una revisión de riesgos. Las corporaciones multinacionales también deben cumplir con los estándares de requisitos básicos.

-Asumir un compromiso legal, cambiando la estructura del gobierno corporativo para rendir cuentas a todas las partes interesadas, no solo a los accionistas, y lograr el estado de corporación de beneficios si está disponible en su jurisdicción.

-Demostrando transparencia al permitir que la información de desempeño medido con respecto a los estándares B, estén disponible públicamente en el perfil web.

Como líderes en el movimiento por el cambio de los sistemas económicos, las empresas B obtienen beneficios notables. Generan confianza con los consumidores, las comunidades y los proveedores. Atraen y retienen empleados, y atraer inversores alineados con la misión. Dado que deben someterse al proceso de verificación cada tres años para volver a certificarse,

las Empresas B, por definición, también se centran en la mejora continua, lo que lleva a su resiliencia a largo plazo.

La Certificación B es holística, no se enfoca exclusivamente en un solo problema social o ambiental. Y el proceso para lograr y mantener la certificación es riguroso y requiere la participación de equipos y departamentos en toda su empresa. Teniendo en cuenta el tamaño y el perfil de la empresa, la verificación implica la documentación del modelo comercial de su empresa e información sobre sus operaciones, estructura y diversos procesos de trabajo, así como la revisión de posibles quejas públicas y posibles visitas al sitio. La recertificación confirma que estos estándares continúan cumpliéndose de manera continua. (B Corporation, 2022)

3.2 Legislación, normatividad y certificaciones en turismo inclusivo.

Las leyes y normatividades referentes a personas con discapacidad son el resultado de un largo camino que en el pasado solo contemplaba el área médica. La organización civil y la participación en la generación de legislación que contemple el reconocimiento de una realidad que involucre los derechos sin quedar al margen del tiempo valorado para actividades de descanso y ocio asociadas a la actividad turística, no son la excepción. Al vislumbrar estas realidades, se empiezan a contemplar elementos trascendentales como lo son los sectores involucrados y los posibles mercados potenciales.

Uno de los principales reconocimientos de esta necesidad tiene como antecedente a la Organización Mundial del Turismo (OMT), en la Declaración de Manila (Organización Mundial de Turismo, 1980), en donde se refiere por primera vez la accesibilidad y el turismo como un derecho para el desarrollo humano.

Tiempo después, en el libro “Tourism for all” (Barker, 1990) delimita la importancia de no excluir de la actividad a ninguna persona, sin importar su condición física y exalta la importancia de elementos como el transporte, condiciones de comodidad, igualdad, seguridad y autonomía en el desarrollo de la actividad.

Este reconocimiento, es solo una respuesta a la necesidad de delimitar esta omisión por parte de la industria a este sector, principalmente a las personas con algún tipo de discapacidad, sobre todo en asuntos fundamentales como lo son los servicios asociados y la ausencia de criterios para dar una atención adecuada.

El involucrar a la legislación, normatividad y certificación para la suma de criterios que enaltecen los derechos humanos de este grupo minoritario y vulnerable, permite acrecentar la certidumbre y la seguridad, que en efectos a largo plazo se refleja en una inclusión social, equidad y un aumento exponencial de oportunidades de oferta para este sector en particular.

No debe ser visto meramente como una tendencia que desaparecerá progresivamente con el paso del tiempo, ya que la suma de inercias no solo se limita a dotar de adaptabilidad, herramientas tecnológicas y estructurales, si no que en la progresión del tiempo, deberá contemplar que todos estos lineamientos sean estudiados y constantemente actualizados a la realidad, que en la cotidianidad, refleja cambios súbitos y la aparición de nuevas áreas de oportunidad que necesariamente tendrán que estar contempladas por escrito.

3.2.1 Marco jurídico en materia de inclusión en México

3.2.1.1 Convenios internacionales en materia de discapacidad

3.2.1.1.1 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo aprobados por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006, así como la Declaración Interpretativa a favor de las Personas con Discapacidad.

En esta Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad (Naciones Unidas, 2014) se establece que:

Transmite primordialmente el mensaje de que las personas con discapacidad están facultadas para ejercer toda la gama de derechos humanos y libertades fundamentales sin discriminación. Al prohibir la discriminación por motivos de discapacidad y disponer que se realizarán ajustes razonables en favor de las personas con discapacidad con miras a garantizar la igualdad, la Convención promueve la plena participación de esas personas en todos los ámbitos de la vida. Al establecer la obligación de promover percepciones positivas y una mayor conciencia social respecto de las personas con discapacidad, la Convención cuestiona la costumbre y el comportamiento basados en estereotipos, prejuicios, prácticas nocivas y estigmas en relación con tales

personas. Mediante el establecimiento de un mecanismo para la presentación de denuncias, el Protocolo facultativo de la Convención garantiza que las personas con discapacidad tengan el mismo derecho a una reparación por las violaciones de los derechos consagrados en la Convención.

3.2.1.1.2 Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, suscrita en la Ciudad de Guatemala, el 7 de junio de 1999

Los objetivos de la presente Convención (Presidencia de la República, 2001) , son la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad. Todo esto mediante los siguientes objetivos:

1. Adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, incluidas las que se enumeran a continuación, sin que la lista sea taxativa:

a) Medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación, el deporte, el acceso a la justicia y los servicios policiales, y las actividades políticas y de administración.

b) Medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.

c) Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad.

d) Medidas para asegurar que las personas encargadas de aplicar la presente Convención y la legislación interna sobre esta materia estén capacitadas para hacerlo.

2. Todo esto mediante el trabajo en las siguientes áreas:

- a) La prevención de todas las formas de discapacidad prevenibles.
- b) La detección temprana e intervención, tratamiento, rehabilitación, educación, formación ocupacional y el suministro de servicios globales para asegurar un nivel óptimo de independencia y de calidad de vida para las personas con discapacidad.
- c) La sensibilización de la población, a través de campañas de educación encaminadas a eliminar prejuicios, estereotipos y otras actitudes que atentan contra el derecho de las personas a ser iguales, propiciando de esta forma el respeto y la convivencia con las personas con discapacidad.

3.2.1.2 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Partiendo del derecho humano universal, la valía de nuestra carta magna constituye el pilar más importante para una persona con discapacidad en México, al establecer, fomentar, procurar, actualizar, capacitar, accionar y cohesionar todos los elementos estructurales para dar seguridad y certidumbre dentro de la estructura social establecida, con igualdad, respetando la diversidad, desarrollando actualizaciones a la altura de los cambios en la realidad, sin discriminación y con un aire de justicia sostenida que tome como curso de acción la comunicación eficiente y la dignidad del individuo.

3.2.1.2.1 Artículo 1.

El artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021) establece que:

Artículo 1º. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir,

investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

3.2.1.2.2 *Artículo 25.*

El artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021) establece que:

Artículo 25. Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.

El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero para coadyuvar a generar condiciones favorables para el crecimiento económico y el empleo. El Plan Nacional de Desarrollo y los planes estatales y municipales deberán observar dicho principio.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la

Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos y empresas productivas del Estado que en su caso se establezcan.

Tratándose de la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, y del servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, así como de la exploración y extracción de petróleo y demás hidrocarburos, la Nación llevará a cabo dichas actividades en términos de lo dispuesto por los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución. En las actividades citadas la ley establecerá las normas relativas a la administración, organización, funcionamiento, procedimientos de contratación y demás actos jurídicos que celebren las empresas productivas del Estado, así como el régimen de remuneraciones de su personal, para garantizar su eficacia, eficiencia, honestidad, productividad, transparencia y rendición de cuentas, con base en las mejores prácticas, y determinará las demás actividades que podrán realizar.

Asimismo, podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo. Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

La ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización y la expansión de la actividad económica del sector social: de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios.

La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e implementando una política nacional para el desarrollo industrial sustentable que incluya vertientes sectoriales y regionales, en los términos que establece esta Constitución.

A fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos señalados en los párrafos primero, sexto y noveno de este artículo, las autoridades de todos los órdenes de gobierno, en el ámbito de su competencia, deberán implementar políticas

públicas de mejora regulatoria para la simplificación de regulaciones, trámites, servicios y demás objetivos que establezca la ley general en la materia.

3.2.1.3 Ley General Para la Inclusión de Personas con Discapacidad.

En la Ley General Para la Inclusión de Personas con Discapacidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión , 2011) , en el artículo 27, se establece:

Artículo 27.- La Secretaría de Turismo promoverá el derecho de las personas con discapacidad para acceder a los servicios turísticos, recreativos o de esparcimiento. Para tales efectos, realizará las siguientes acciones:

4. Establecer programas y normas a fin de que la infraestructura destinada a brindar servicios turísticos en el territorio nacional cuente con facilidades de accesibilidad universal.
- II. Establecer programas para la promoción turística de las personas con discapacidad.
- III. Las demás que dispongan otros ordenamientos.

3.2.1.4 Ley General de Turismo.

En la Ley General de Turismo (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, , 2009) en el Capítulo IV, referente al Turismo accesible, establece en los artículos 18 y 19:

Artículo 18.- La Secretaría, con el apoyo y en coordinación de las dependencias y entidades competentes, promoverá la prestación de servicios turísticos con accesibilidad, que tengan por objeto beneficiar a la población con alguna discapacidad.

Artículo 19.- Los prestadores de servicios turísticos deberán proveer lo necesario para que las personas con discapacidad cuenten con accesibilidad a los servicios en condiciones adecuadas.

La misma obligación tendrán las autoridades respecto de los sitios culturales con afluencia turística. La Secretaría, los Estados, Municipios y la Ciudad de México, supervisarán que lo dispuesto en este capítulo se cumpla.

3.2.1.5 Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Esta Ley promulgada en mayo de 2022 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) busca dar prioridad el desplazamiento de las personas, sobre todo de los grupos vulnerables, mercancías, tratando de disminuir impactos negativos sociales, económicos, a la salud, medio ambiente, desigualdad, todo esto con el fin de disminuir lesiones graves o muertes ocasionadas por siniestros viales, todo esto mediante el orden y seguridad vial.

3.2.1.5.1 Artículo 1. Objeto de la Ley.

El Artículo primero (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022), establece que:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4º. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de

conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

3.2.1.5.2 *Artículo 3. Glosario.*

En el tercer artículo (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) se establece que:

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

VII. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

IX. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

XI. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XII. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las

ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten

XVIII. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XX. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XXI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XXVI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXVIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXIX. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXXIV. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXV. Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

XXXVII. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XXXVIII. Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

XXXIX. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XL. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XLI. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio.

XLII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

3.2.1.5.3 Artículo 4. Principios de Seguridad y Movilidad Vial.

El Artículo 4, sobre principios de movilidad y seguridad vial (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022), establece que:

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de

la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas

pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

3.2.1.5.4 Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

El Artículo 6 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) de jerarquía de movilidad establece que:

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

3.2.1.5.5 Artículo 7 Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Artículo 7 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) sobre el Sistema Nacional de Movilidad y seguridad vial establece:

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

III. La Secretaría de Economía;

IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y

V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana

y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;

II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;

IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;

V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno

VI. Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;

IX. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

X. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;

XI. Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;

c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;

d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
- j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XIII. En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y

XIV. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

3.2.1.5.6 Del Derecho a la movilidad.

El artículo 9 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece que:

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

3.2.1.5.7 Artículo 10. Libertad en movilidad.

El Artículo 10 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

3.2.1.5.8 Artículo 13. De la accesibilidad.

El artículo 13 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

3.2.1.5.9 De las previsiones garantizadas.

El artículo 14 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

3.2.1.5.10 Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El artículo 21 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

3.2.1.5.11 Artículo 22. Características

El artículo 22 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

3.2.1.5.12 Artículo 39. Espacios públicos de diseño universal.

El artículo 39 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) sobre los espacios públicos de diseño universal establece:

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con

criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

3.2.1.5.13 Artículo 67. De las Entidades Federativas.

El Artículo 67 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece que:

Corresponde a las entidades federativas:

XXI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías.

3.2.1.5.14 Artículo 68. De los municipios.

El artículo 68 (Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022) establece:

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada.

3.2.1.6 Guía de recomendaciones de Diseño Universal Para el sector Turismo.

Esta guía (SECTUR, 2018), fue llevada a cabo por parte de la Secretaría de Turismo, en coordinación con la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, tiene

como uno de sus objetivos, contribuir a la accesibilidad de las personas con discapacidad en la infraestructura turística. Se delimitan cuales son las características físicas de edificaciones destinadas al turismo, así como también la accesibilidad de los espacios donde se brindan productos asociados.

Se establecen los elementos que componen al turismo accesible, que a su vez hace referencia a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión , 2011) en donde define el término de accesibilidad, contenido en su artículo 2, párrafo I. como:

“Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”.

Partiendo de esta definición, el contenido está delimitado por los elementos que componen al Turismo Accesible y se mencionan los documentos más importantes en la evolución del concepto a nivel nacional e internacional. Atención Incluyente, servicio accesible, criterios de Diseño, especificaciones técnicas en materia de accesibilidad física, que se pueden aplicar a edificaciones que ofrecen servicios turísticos, son los principales elementos de esta guía.

3.2.1.7 Sello turismo incluyente.

El sello de turismo incluyente (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020), que reconoce al turismo de inclusión a personas con discapacidad, es otorgado a aquellas empresas turísticas que no solamente tienen conocimientos en materia de atención a personas con discapacidad, sino que también cuentan con las instalaciones exteriores e interiores, señalética y servicios de información adecuadas para brindar un servicio de calidad a este segmento de mercado. Está dirigido a agencia de viajes, hoteles, restaurantes, museos, centros de convención o reuniones, guías de turistas, hospitales, parques temáticos y trasportación turística. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)

Los criterios se definieron del análisis de información nacional e internacional, que se clasificaron en categorías o familias y de acuerdo con su importancia en prioritarios y complementarios.

- Al darle un valor de cumplimiento a cada criterio, se transforma en un indicador y de esta manera es posible calcular el cumplimiento.



Imagen 4. Fuente: Turismo Incluyente. Modelo de Segmentos Especializados (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020, pág. 4)



Imagen 5. Fuente: Turismo Inuyente. Modelo de Segmentos Especializados (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020, pág. 5)

Las Familias de Indicadores incluyen:

- 1.- Instalaciones Exteriores
- 2.- Instalaciones Interiores
- 3.- Habitaciones y baños
- 4.- Señalética
- 5.- Servicios de atención e información

Va Principalmente dirigido a:

- Agencia de viajes
- Hoteles
- Restaurantes
- Museos
- Centros de convención o reuniones
- Guías de turistas

Los requisitos básicos de participación son:

1. Ser empresa turística legalmente constituida.
2. Tener dos años de operaciones como mínimo.
3. Pertenecer a alguno de los siguientes giros
 - Agencia de viajes
 - Hoteles
 - Restaurantes
 - Museos
 - Centros de convención o reuniones
 - Guías de turistas
 - Hospitales
 - Parques temáticos
 - Traspotación turística

(SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)

El proceso para la obtención es el siguiente:



Imagen 6. Fuente: Turismo Inuyente. **Modelo de Segmentos Especializados** (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020, pág. 8)

1. El establecimiento decide obtener el sello.

Seleccionando algún consultor del directorio publicado en el portal de SECTUR en internet, o bien, cuando un consultor invite o promueva el sello de manera directa en el establecimiento.

2. Cumplir con los requisitos de calidad mínimos.

-Ser empresa turística legalmente constituida

-Tener dos años de operaciones como mínimo

-Pertener a alguno de los siguientes giros: agencia de viajes, hoteles, restaurantes, museos, centros de convención o reuniones, guías de turistas, hospitales parques temáticos y trasportación turística.

3. Visita de evaluación e identificación de áreas de oportunidad

El consultor, visita el establecimiento y realiza la evaluación inicial donde se consideran todos los indicadores, prioritarios y complementarios, que debe cumplir el establecimiento dependiendo su giro.

Como resultado de la evaluación, el consultor realiza un diagnóstico al establecimiento e identifica cuáles son las áreas de oportunidad, y en conjunto con el establecimiento, diseña un programa de trabajo, con la finalidad de implementar los procesos necesarios para la aplicación práctica y funcional que lleve al cumplimiento de los indicadores. Ese programa puede durar el tiempo que sea necesario para que la empresa subsane las áreas de oportunidad detectadas en el diagnóstico.

4. Validación de indicadores.

El consultor solicitará evidencias de cumplimiento, tales como documentación, registros, inspección de procesos, instalaciones y equipos, según corresponda de acuerdo con el giro del establecimiento.

Al término de esta revisión el consultor revisa los resultados y cambios en las áreas de oportunidad detectadas. De este modo el consultor validará el cumplimiento de indicadores.

5. Evaluación cruzada.

Para validar el cumplimiento de los indicadores, el consultor solicita la evaluación cruzada a otro consultor acreditado por SECTUR, a fin de validar el proceso de obtención del sello. Posteriormente, el consultor titular, cargará las evidencias y notificará este paso en la plataforma de programas de calidad.

6. Emisión del sello.

Una vez que el consultor cargue todas las evidencias en la plataforma de programas de calidad; la SECTUR verifica la información y emite el sello con vigencia de dos años.

7. Mejora continua.

El consultor realizará una visita de seguimiento; donde identificará nuevas áreas de oportunidad o mejoras en los procesos, instalaciones, equipos y/o servicios que ofrece el establecimiento.

8. Renovación

Un mes antes de terminar la vigencia del sello, el consultor visitará a la empresa para reunir las evidencias correspondientes al cumplimiento de los indicadores, las cuales deberán ser cargadas en la plataforma de programas de calidad, y de este modo solicitar a SECTUR la renovación del sello.

La inversión para obtener este sello está en función del nivel de maduración y el tamaño de la empresa, sin embargo; se considera que en promedio se requiere del acompañamiento del consultor en al menos tres momentos del proceso de obtención por primera vez: visita de diagnóstico, validación de indicadores y evaluación cruzada; por lo que se puede estimar un costo por hora de hasta 1,200 pesos por concepto de honorarios del consultor y unidad a evaluar.

(SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)

Algunos de los beneficios considerados son los siguientes:

-Reconocimiento federal con impacto a escala nacional e internacional.

-Atención de un segmento con gran potencial y cercanía con el mercado principal.

-Incremento de la competitividad y posicionamiento de la empresa en el mercado incluyente.

-Valor agregado en el mercado con la ampliación de nuevos y mejores servicios para el cliente

-Incremento en ventas.

-Aseguramiento de procesos de mejora de calidad y prestación de servicios para el mercado incluyente.

-Promoción de empresas a escala nacional e internacional.

-Fidelización del cliente.

-Proceso de evaluación simplificado a través de una herramienta digital.

Los consultores avalados por la Secretaría de Turismo de la república, son los únicos profesionales que pueden realizar la implementación, acompañamiento y/o verificación del proceso para la obtención del Sello Turismo Incluyente.

A la fecha se cuenta con consultores avalados en los estados de:

1. Baja California.

2. Chihuahua.

3. Ciudad de México.

4. Durango.

5. Guanajuato.

6. Guerrero.

7. Jalisco.

8. Morelos.

9. Nuevo León.

10. Querétaro.

11. Quintana Roo.

12. Sonora.

13. Tamaulipas.

14. Zacatecas. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)



Imagen 7. Fuente: Turismo Incluyente. Modelo de Segmentos Especializados (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020, pág. 13)

3.2.1.8 Norma Oficial Mexicana.

Las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) son regulaciones técnicas de observancia obligatoria expedidas por las dependencias competentes, que tienen como finalidad establecer las características que deben reunir los procesos o servicios cuando estos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana; así como aquellas relativas a terminología y las que se refieran a su cumplimiento y aplicación. Las NOM deben ser revisadas cada 5 años a partir de su entrada en vigor conclusión de dicha revisión y/o estudio podrá decidir la modificación, cancelación o ratificación de las mismas. (Gobierno de México, 2015)

3.2.1.8.1 NOM-015-SSA3-2012. PROY-NOM-015-SSA3-2018. Para la atención integral a personas con discapacidad. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2012)

Esta norma, tiene por objeto establecer los criterios que regulan la forma en que se proporcionan los servicios de atención médica integral a las personas con discapacidad, en su calidad de pacientes. Es de observancia obligatoria para todo el personal del área de la salud, que presta servicios de atención médica a personas con discapacidad, en los establecimientos para la atención médica de los sectores público, social y privado. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2012)

3.2.1.8.2 NOM-008-SEGOB-2015. Personas con discapacidad. – Acciones de prevención y condiciones de seguridad en materia de protección civil en situación de emergencia o desastre. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2016)

En esta norma, se establecen las acciones de prevención y condiciones de seguridad en materia de protección civil que se requieren para las personas con discapacidad en situación de emergencia o desastre

Es de observancia en todo el territorio nacional y obligatoria para todos los inmuebles y establecimientos mercantiles de los sectores público, privado y social, en los cuales laboren, estudien o atiendan de manera ocasional o permanente a personas con discapacidad y que deban cumplir con lo establecido en las leyes, reglamentos y normatividad en materia de protección civil. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2016)

3.2.1.8.3 NOM-011-TUR-2001. Requisitos de seguridad, información y operación que deben cumplir los prestadores de servicios turísticos de Turismo de Aventura. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2002)

Define los procedimientos, requisitos de información y seguridad al turista, así como de protección y respeto a los recursos naturales y patrimonio cultural que se requieren en el desarrollo de la actividad que realizan las empresas y operadoras de turismo de aventura. Esta Norma es obligatoria en territorio nacional para aquellos prestadores de servicios que proporcionen o intermedien con el turista

servicios turísticos de aventura, guías especializados y protección de especies y del medio ambiente donde se desarrolla la actividad. (SEGOB. Diario Oficial de la Federación, 2002).

3.2.1.9 Ley de Turismo del Estado de Oaxaca.

En el apartado del turismo social de la Ley General de Turismo del Estado de Oaxaca (H.Congreso del Estado Libre y soberano de Oaxaca, 2019) se establece:

Artículo 17.- La Secretaría impulsará y promoverá el turismo social, el cual comprende todos aquellos instrumentos y medios, a través de los cuales se otorgan facilidades para que las personas viajen con fines recreativos, deportivos, educativos y culturales en condiciones adecuadas de economía, seguridad y comodidad. La secretaria pondrá especial atención para que se facilite la participación en el turismo Social de los grupos de trabajadores, niños, jóvenes, estudiantes, adultos mayores, indígenas y otros que por razones físicas, económicas, sociales o culturales tienen acceso limitado a disfrutar del patrimonio y los servicios turísticos. Las dependencias y las entidades de la Administración Pública del Estado coordinarán y promoverán sus esfuerzos entre ellas y con las de los gobiernos municipales, e impulsarán acciones con los sectores social y privado para el fomento del turismo social. Las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado y de los Municipios promoverán entre sus trabajadores el turismo social. La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Social y Humano elaborarán y ejecutarán de manera coordinada un programa tendiente a fomentar el turismo social en el Estado.

Artículo 18.- A los Ayuntamientos del Estado les corresponderán establecer programas que impulsen y promuevan el turismo social.

3.2.1.10 Ley de atención a personas con discapacidad del estado de Oaxaca.

Esta ley tiene por objetivo contar con acciones que contribuyan al desarrollo de personas con discapacidad con miras en el impacto en la calidad de vida, derechos, participación social, con el fin de garantizar oportunidades en el estado de Oaxaca.

3.2.1.10.1 Artículo 2. Objetivos de la Ley.

El Artículo 2 de la Ley (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

Son objetivos de la presente Ley:

I.- Asegurar el máximo desarrollo de las personas con discapacidad para que tengan plena participación social, así como el ejercicio de los derechos y deberes establecidos en la legislación aplicable;

II.- Garantizar la igualdad de oportunidades para la población oaxaqueña con discapacidad en los ámbitos establecidos en esta misma;

III.- Eliminar cualquier tipo de discriminación hacia las personas con discapacidad

IV.- Promover, proteger y asegurar el pleno goce y ejercicio, en condiciones de igualdad, de los derechos humanos y libertades fundamentales de todas las personas con discapacidad y promover el respeto de su dignidad inherente;

V.- Garantizar para la población oaxaqueña con discapacidad su participación efectiva en un marco de igualdad y de equiparación de oportunidades, en todos los aspectos de la vida, y

VI.- Eliminar cualquier tipo de discriminación hacia las personas con discapacidad

3.2.1.10.2 Artículo 5. Aplicación y cumplimiento.

En el Artículo 5 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

Para la aplicación y el cumplimiento de la presente Ley, el Estado y los ayuntamientos en el ámbito de sus respectivas competencias y por conducto de sus dependencias y entidades, deberán:

I.- Incluir en planes, políticas, programas y servicios de sus dependencias, entidades e instituciones, las acciones a realizar con base en los principios de igualdad de oportunidades y accesibilidad a los servicios;

II.- Garantizar la funcionalidad del entorno, los bienes, los servicios y las instalaciones de atención al público, que éstas sean accesibles para que las personas con discapacidad los usen y disfruten;

III.- Eliminar las acciones y disposiciones que directa o indirectamente, promuevan la discriminación o impidan a las personas con discapacidad el disfrute de sus derechos;

IV.- Apoyar a los sectores de la sociedad y a las organizaciones que apoyan a las personas con discapacidad, para lograr la igualdad de oportunidades;

V.- Disponer de los mecanismos necesarios para que las instituciones y organizaciones que apoyan a personas con discapacidad participen en las acciones relacionadas con la elaboración de planes, políticas, programas y servicios;

VI.- Impulsar por medio de las instituciones correspondientes, los servicios de apoyo requeridos por las personas con discapacidad con la finalidad de facilitarle su permanencia en el seno familiar;

VII.- Vigilar y garantizar que las personas con discapacidad que sufran violencia familiar, que sean tratadas con negligencia, que no cuenten con una familia o se encuentren en estado de abandono, tengan acceso a los medios que les permitan ejercer su autonomía y desarrollar una vida digna; y

VIII.- Promover el otorgamiento de estímulos fiscales a personas físicas o morales que realicen acciones en favor de las personas con discapacidad.

3.2.1.10.3 Artículo 63 Accesibilidad.

El artículo 63 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

En los servicios públicos y privados se facilitará la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad; se suprimirán y evitarán toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios y espacios de propiedad pública o privada.

3.2.1.10.4 Artículo 64. De las medidas, facilidades urbanísticas y arquitectónicas.

El artículo 64 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

Las futuras construcciones, ampliaciones o remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías, servicios sanitarios, rampas, teléfonos públicos, cajeros automáticos, cajas en los bancos, en las tesorerías municipales y en las ventanillas de recaudación de impuestos, en taquillas, en cines, teatros, estadios y otros espacios de propiedad pública, deberán de adecuarse conforme a las especificaciones técnicas reglamentarias, de manera tal que sean accesibles a las personas con discapacidad. Con tal fin, el Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictarán las normas técnicas

pertinentes, las cuales deberán contener las condiciones mínimas sobre barreras arquitectónicas a las que deban ajustarse los proyectos, así como los procedimientos de inspección y de sanción en caso de incumplimiento de éstas. Las empresas deberán contar con facilidades arquitectónicas para sus trabajadores con discapacidad.

3.2.1.10.5 Artículo 65. Lineamientos.

El Artículo 65 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

Para facilitar la accesibilidad, en la infraestructura básica, equipamiento urbano y espacios públicos se contemplarán entre otros, los siguientes lineamientos:

- I. Que sean de carácter universal y adaptados para todas las personas;
- II. Que cuenten con señalización e incluyan tecnologías para facilitar el acceso y desplazamiento, y que posibiliten a las personas el uso de ayudas técnicas, perros guía u otros apoyos; y
- III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.

3.2.1.10.6 Artículo 70. De las preferencias para el libre desplazamiento y el transporte.

El artículo 70 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

Sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos legales, las personas con discapacidad tienen derecho a contar con preferencias que les permitan su transporte y libre desplazamiento. Para el ejercicio de este derecho:

- I.- El transporte público en el Estado deberá cumplir con las especificaciones técnicas y especiales que permitan el acceso y uso a las personas con discapacidad, en los términos de la legislación aplicable;
- II.- Las autoridades estatales y municipales correspondientes contribuirán a garantizar el uso adecuado de zonas preferenciales para estacionamiento de vehículos en los que viajen personas con discapacidad, tanto en la vía pública como en lugares de acceso al público, a efecto de facilitar el estacionamiento de vehículos de los cuales tengan que descender o ascender personas con discapacidad, la autoridad correspondiente dispondrá las medidas necesarias, que inclusive podrá aplicarse en zonas de estacionamiento

restringido, siempre y cuando no afecte el libre tránsito de vehículos y peatones; y

III.- Las personas con discapacidad podrán incorporarse, previa solicitud y autorización de la autoridad administrativa correspondiente, a las excepciones contempladas en los programas de restricción a la circulación vehicular.

3.2.1.10.7 Artículo 71. Transporte público concesionado.

El Artículo 71 (H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, 2009) establece:

El servicio de transporte público concesionado en cualquiera de sus modalidades deberá de facilitar sin costo adicional alguno para la persona con discapacidad, el transporte de los equipos de ayuda biomédica, sillas de rueda o demás ayudas técnicas relacionadas con la discapacidad, así como los perros guías que acompañen a las personas con limitación visual.

Los medios de transporte colectivo deberán de ser totalmente accesible y adecuados a las necesidades de todas las personas.

3.2.1.11 Guía de recomendaciones para el transporte accesible en el sector turístico.

Esta “guía de recomendaciones para el transporte accesible en el sector turístico”, está enfocada a los modos de transporte “que pueda ser utilizado por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; no debe excluir las ayudas técnicas y los apoyos para grupos específicos de personas con discapacidad.” (Secretaría De Turismo, 2019)

Para lograr un transporte accesible se requiere que los modos de transporte y el entorno físico, (estaciones o áreas de ascenso y descenso) sean adecuados para las diferentes habilidades de los pasajeros. Esta “guía de recomendaciones para el transporte accesible en el sector turístico”, está enfocada a los modos de transporte utilizados para diferentes tipos de servicios en el turismo, ya sea en el medio terrestre, aéreo o acuático, y se complementa con la “actualización y rediseño de la guía de recomendaciones de diseño universal para el sector turismo”.

El objetivo de la Guía es tener información técnica especializada y actualizada en materia de diseño, ajustes y/o equipamiento del material móvil (vehículos, aeronaves, embarcaciones o artefactos deportivos), para garantizar su funcionalidad, seguridad y comodidad durante su desplazamiento a las personas con discapacidad, particularmente a las personas usuarias de silla de ruedas y a las personas con movilidad limitada.

Para elaborar las especificaciones técnicas para esta guía, se realizaron las siguientes actividades:

- Análisis documental técnico-normativo para identificar las características de accesibilidad del material móvil en los diferentes medios de desplazamiento, esto es, en las disposiciones, recomendaciones, guías y/o normas nacionales e internacionales aplicables en México.
- Investigación de campo, para obtener información, a través de la observación, entrevistas, actividades en grupo o asesorías específicas. Se consultaron a diferentes sectores involucrados en el ámbito del transporte en el sector turístico tales como, personas con distintos tipos de discapacidad, personal de la administración pública, operadores de servicios turísticos, proveedores de productos o servicios y la academia.

El contenido de la guía se divide en los siguientes capítulos:

1. Contexto, expone los antecedentes y conceptos más relevantes sobre turismo, movilidad y del transporte accesible.
2. Transporte en el sector turístico, presenta la clasificación de los modos de transporte utilizados para esta guía.
3. Zonas en material móvil o artefacto, se señalan las zonas que deben cumplir cualquier material móvil, por ejemplo, un vehículo, aeronave o embarcación; y los artefactos en el transporte deportivo.
4. Transporte terrestre, se presentan fichas con especificaciones técnicas para diferentes tipos de vehículos que se desplazan por rueda, riel, cable o mixto (tranvía), y una introducción para cada modo de transporte.

5. Transporte aéreo, se presenta una ficha con especificaciones técnicas para diferentes tipos de aeronave y otra para globo aerostático, y una introducción sobre los dos modos de transporte.

6. Transporte acuático, se presentan fichas con especificaciones técnicas para diferentes tipos de embarcaciones aplicables en un medio marítimo, fluvial y lacustre, y una introducción sobre este medio de transporte.

7. Transporte deportivo, se presentan fichas con especificaciones técnicas para diferentes tipos de artefactos, así como de vehículos, aeronaves o embarcaciones operados por el turista con discapacidad. Este transporte se utiliza para la recreación, tanto para la práctica deportiva, como entrenamiento y actividades de ocio.

El capítulo contiene una breve introducción a este tipo de transporte.

Al final del documento se tiene el apartado de conclusiones y anexos los cuales incluyen: especificación de la rampa y plataforma elevadora para vehículos tipo sedán, van o furgones, ejemplos sobre dispositivos de transferencia en el exterior del vehículo, sistemas de seguridad para personas usuarias de silla de ruedas, propuesta para la especificación del área múltiple que puede ser usada por personas usuarias de silla de ruedas y su acompañante, personas con carriola o bicicleta; símbolos usados en el documento y otros oficiales relevantes al transporte accesible. (Secretaría De Turismo, 2019)

3.2.2 Normatividad y certificaciones de turismo inclusivo en el mundo.

3.2.2.1 *International Organization for Standardization. (ISO)*

La ISO es una organización no gubernamental con sede en Ginebra. Se trata de una red de organismos nacionales de normalización que elabora y publica normas internacionales. Desde su fundación en 1946, la ISO ha elaborado más de 20 mil normas internacionales y documentos relacionados. La financiación de la ISO proviene de las cuotas abonadas por los miembros nacionales y de la venta de las normas. (Pierre Vincensini. Organización Internacional para la Normalización, 2022).

3.2.2.2 *ISO UNE-ISO 21902.*

La UNE-ISO 21902 establece requisitos de turismo accesible. Para este fin, debe contar con regaderas, baños y senderos que puedan ser usados por todas las

personas. Los pasos peatonales accesibles en el entorno natural deben contar con suelo estable, continuo y sólido, con señalización a la entrada del sitio. Utilizando apoyos, mapas y gráficos universales con reflejante o colores adecuados para las adaptabilidades.

Este estándar aspira a convertirse en una herramienta clave que haga realidad el derecho de todas las personas a disfrutar de turismo y ocio. Esta norma de alcance mundial se ha elaborado en el Comité Internacional de Normalización ISO/TC 228 Turismo y servicios relacionados de ISO, en el que la OMT ha coordinado el grupo de trabajo WG14, aglutinando a 85 expertos de más de 35 países y cinco organizaciones relevantes en dicho ámbito, encargados de la elaboración de la norma. (UNWTO, 2021)

3.2.2.3 Certificación Blue Flag.

Blue Flag es un distintivo internacional que se entrega a playas y marinas, que tiene como objetivo principal premiar a aquellos destinos costeros que han alcanzado la “excelencia” en la gestión y manejo ambiental, seguridad y servicios, aplicación de actividades de educación ambiental y calidad de agua.

Blue Flag forma parte de los programas desarrollados por la Foundation for Environmental Education (FEE), organización con sede en Dinamarca que opera desde 1981, a través de una red de organizaciones nacionales sin fines de lucro que se extienden por más de 73 países.

El Programa cuenta con el respaldo y validación de la Organización Mundial de Turismo (UNWTO), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Concilio de Asociaciones de la Industria Marina (ICOMIA), la Federación Internacional de Salvavidas (ILS) y la Agencia Ambiental Europea (EEA).

Los temas principales son la sostenibilidad de las costas con altos criterios elevados en materia de calidad del agua, gestión ambiental, colaboración entre autoridades, usuarios, organizaciones de la sociedad civil y los prestadores de servicios turísticos. Con todos estos elementos lo hacen universalmente conocido, valorado por los turistas como un elemento que inspira confianza.

La mayor parte de los criterios son de carácter obligatorio y se basan en estándares internacionales que en ningún momento contravienen disposiciones internacionales legales de observancia general de los países en donde se aplica.

El proceso para obtener el distintivo Blue Flag sigue un estricto protocolo de verificación, el cual inicia con una solicitud efectuada a FEE México por parte

de los solicitantes del distintivo. Posteriormente FEE México tiene la obligación de verificar la información técnica proporcionada por los solicitantes y elaborar un expediente de validación en donde se dictaminan en su caso el cumplimiento de los criterios, efectuar recomendaciones o rechazar la solicitud por improcedentes.

Únicamente podrán realizar solicitudes de trámite para iniciar el proceso de aplicación a la obtención del distintivo Blue Flag las autoridades correspondientes a las playas y marinas elegibles.

Son elegibles para el proceso de aplicación al distintivo internacional Blue Flag las playas de uso recreativo o turístico de carácter público que cuenten con la denominación, límites y concesiones establecidos por la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros (ZOFEMATAC) perteneciente a la Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), y que cumplan con la totalidad de los criterios obligatorios establecidos por el Programa Blue Flag, en materia de calidad de agua; gestión y manejo ambiental; infraestructura y seguridad; y educación e información ambiental.

Para efectos del programa Blue Flag se considera una playa pública aquella que cuente con al menos un acceso general y no se prohíba el uso de la misma a ninguna persona y donde no sea necesario el pertenecer o consumir a un hotel para poder estar en ella.

No existe un límite máximo o mínimo de extensión para poder inscribir una playa al programa, siempre y cuando se tenga jurídica y físicamente la posibilidad de identificar claramente el polígono que se encuentra bajo manejo, resguardo, monitoreo y muestreo de calidad de agua.

Cada playa que es sometida al procedimiento de calificación deberá contar con un responsable de su administración y manejo por parte de la autoridad, debiendo ser identificado plenamente en la solicitud entregada a FEE México, con objeto de ser el enlace y responsable de garantizar el cumplimiento constante de los criterios una vez otorgado el distintivo.

La playa elegible debe ser accesible en cualquier momento para la realización de visitas de verificación y monitoreo por parte de personal de FEE México y de inspecciones de reconocimiento por miembros de la FEE, Jurado Nacional y Coordinación Técnica.

Los criterios de este distintivo abarcan:

1. Debe estar expuesta al público información sobre el Programa Blue Flag y otras etiquetas ecológicas de FEE (Criterio Imperativo Blue Flag).
2. Se debe contar con un programa integral de educación ambiental (Criterio Imperativo Blue Flag).
3. Debe estar expuesta información actualizada sobre la calidad de agua de la playa (Criterio Imperativo Blue Flag).
4. Debe exponerse al público la información sobre los ecosistemas litorales, espacios naturales sensibles y especies protegidas en esa zona costera, así como de los fenómenos ambientales (Criterio Imperativo Blue Flag).
5. Se debe exponer un mapa de la playa indicando la ubicación de las diferentes instalaciones y servicios (Criterio Imperativo Blue Flag).
6. Las normas locales de uso de la playa deben ser accesibles al público y estar a su disposición cuando las soliciten. El código de conducta que debe seguirse en la playa y su entorno deberá estar en el panel de información (Criterio Imperativo Blue Flag).
7. La playa debe cumplir completamente con el muestreo de la calidad del agua y los requisitos de frecuencia establecidos por Blue Flag (Criterio Imperativo Blue Flag).
8. La playa debe cumplir plenamente con las normas y requisitos para el análisis de calidad de agua (Criterio Imperativo Blue Flag).
9. Aguas industriales, residuales o aguas relacionados con los vertidos no deben afectar a la zona de playa (Criterio Imperativo Blue Flag).
10. Las playas deben cumplir con los requerimientos Blue Flag para los parámetros microbiológicos de *Escherichia coli* (bacteria coliforme) y *Enterococcus intestinal* (estreptococos fecales) establecidos por Blue Flag (Criterio Imperativo Blue Flag).
11. Las playas deben cumplir con los requerimientos Blue Flag para los siguientes parámetros físicos y químicos (Criterio Imperativo Blue Flag).

Los parámetros físicos y químicos tales como aceites y materiales flotantes:

- No debe haber ninguna película de aceite visible sobre la superficie del agua y no se deben detectar olores de ningún tipo, excepto los naturales (brisa

marina, vegetación, animales, algas, etc.). La playa debe contar con planes de emergencia en casos de contaminación.

- No debe existir contaminación flotante: residuos de resina, artículos de madera y plástico, botellas, envases, vidrios, caucho o cualquier otra sustancia.

Se debe tomar un plan de acción inmediato si se detecta algún cambio en el color, la transparencia y turbidez del agua. En caso de que se detecte contaminación física y química repetidamente la Bandera Azul debe ser retirada por el resto de la temporada y la playa no será elegible como Blue Flag el año siguiente, salvo que el solicitante cumpla con los requisitos para la aplicación como un caso de dispensa.

12. Debe constituirse un Comité de Gestión de la Playa (Criterio Imperativo Blue Flag).

13. Se debe contar con un responsable o administrador de playa (Criterio Imperativo Blue Flag).

14. Se debe realizar la gestión de áreas sensibles (Criterio Imperativo Blue Flag).

15. La playa debe estar limpia (Criterio Imperativo Blue Flag).

16. Las algas y restos de vegetación en la playa deberán recogerse en la medida en que su acumulación y podredumbre no resulten claramente molestas e insalubres (Criterio Imperativo Blue Flag).

17. Se debe tener una instalación, mantenimiento y vaciado regular de los contenedores de basura (Criterio Imperativo Blue Flag).

18. Debe existir en la playa y en su entorno contenedores e infraestructura para la colecta selectiva de residuos (Criterio Imperativo Blue Flag).

19. Se debe proporcionar un número adecuado de instalaciones sanitarias o baños (Criterio Imperativo Blue Flag).

20. Las instalaciones sanitarias y baños deben mantenerse limpias y en buen estado (Criterio Imperativo Blue Flag).

21. Las instalaciones sanitarias deben controlar la eliminación de aguas residuales (Criterio Imperativo Blue Flag).

22. En la playa no se debe permitir el camping, ni la circulación o estacionamiento de vehículos no autorizados (Criterio Imperativo Blue Flag).
23. El acceso de animales domésticos a la playa deberá ser estrictamente controlado (Criterio Imperativo Blue Flag).
24. Se debe dar un mantenimiento y apariencia de los edificios y servicios de la playa (Criterio Imperativo Blue Flag).
25. Hábitats sensibles marinos y de agua dulce (tales como arrecifes coralinos o pastos marinos) en la cercanía de la playa deben ser monitoreados (Criterio Imperativo Blue Flag).
26. Por lo menos un medio de transporte sostenible deberá ser promovido en la playa (Criterio Guía Blue Flag).
27. Se debe contar con socorristas titulados en la playa durante la temporada Blue Flag encargados de las labores de salvamento y socorrismo y/o equipo de salvamento adecuado y claramente señalizado en la playa, incluyendo instrucciones sobre su modo de empleo, así como acceso inmediato a teléfono público (Criterio Imperativo Blue Flag).
28. Se debe tener equipo de primeros auxilios en la playa, fácilmente identificable y accesible (Criterio Imperativo Blue Flag).
29. Se debe contar con planes de emergencia locales y/o regionales con los que hacer frente a accidentes o desastres ecológicos/naturales (Criterio Imperativo Blue Flag).
30. Se debe tener control de zonas específicas para actividades incompatibles con el uso de bañistas (surf, kitesurf, tablas acuáticas, motos acuáticas, botes etc.) (Criterio Imperativo Blue Flag).
31. Deben existir medidas de seguridad para proteger a los usuarios de la playa (Criterio Imperativo Blue Flag).
32. Debe existir, al menos, un punto de agua potable en la playa (Criterio Guía Blue Flag).
33. Al menos una de las playas Blue Flag del municipio, como mínimo, debe poseer rampas de acceso a la playa y sanitarios para personas con discapacidad, excepto en aquellos casos en que la topografía claramente no lo permita (Criterio Imperativo Blue Flag).

Este criterio aplica para los casos en que existan municipios que tengan más de una playa que cuente con el distintivo, de lo contrario la primera playa Blue Flag deberá contar con la infraestructura necesaria para personas con discapacidad que le garanticen el acceso a la arena, al mar, a los edificios y sanitarios.

El acceso a la playa y al cuerpo de agua, debe facilitarse mediante rampas adaptadas a los usuarios discapacidad y que cumplan con los más altos estándares de seguridad y normas aplicables. En lo posible, se recomienda que puedan acceder también hasta la playa y el baño. Es aconsejable que el diseño de las rampas y los materiales utilizados se integren bien en el entorno natural y, cuando ello sea posible, se utilicen materiales con menor impacto ambiental y/o reciclados. El diseño de los baños debe facilitar el uso de sillas de ruedas y facilitar otras necesidades de este tipo de usuarios.

Las rampas de acceso a la playa se ubicarán en las áreas de la misma donde sea más fácil su localización y uso. Estos accesos deberán cumplir con las normas que estipulen su construcción. Además, cuando existan zonas de estacionamiento, deberán reservarse y señalizarse plazas para el estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad.

En el caso de que las circunstancias físicas del terreno impidan la construcción de rampas de acceso como, por ejemplo, costas fácilmente erosionables o con abruptos acantilados, que no permitan este tipo de rampas de acceso, el municipio solicitante puede solicitar una dispensa documentada.

En el caso excepcional de que ninguna de las playas candidatas a Blue Flag del municipio pueda contar con las mencionadas rampas de acceso para personas con discapacidad, las razones deberán ser documentadas en su aplicación.

La información sobre dichos accesos y servicios adaptados en las playas deberá estar disponible en el panel de Información de la playa y en la Oficina Municipal de Turismo.

Las Condiciones mínimas de accesibilidad exigidas por Blue Flag en este apartado son las siguientes:

- Accesos fáciles y seguros en general, con señalización adecuada.

- Cuando existan zonas de estacionamiento delimitadas, deberán reservarse plazas preferentes y señalizadas para el estacionamiento y/o estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad.
- Una de las playas premiadas del municipio, como mínimo, debe disponer de rampas de acceso a la playa y sanitarios para personas con discapacidad, excepto en aquellos casos en que la topografía claramente no lo permita.
- Si el municipio tiene únicamente una playa premiada con la Blue Flag, dicha playa deberá disponer de las mencionadas rampas de acceso a la arena y algún sanitario adaptado para personas con discapacidad (con la excepción, igualmente, de los casos en que la topografía claramente no lo permita).
- Presencia en la playa de personal de salvamento, socorrismo y primeros auxilios.
- Prohibición de animales domésticos en la arena, excepto perros guía. (Blue Flag. FEE México, 2021)

Como podemos ver en este último parámetro se le da una importancia relevante a la inclusión con elementos que hacen énfasis en la prioridad de la movilidad, los espacios para personas con discapacidad, a los animales de apoyo y elementos que permitan una movilidad adecuada dentro de las playas con esta certificación. Además, dentro de las mismas, deberán contar con un móvil anfibia para poder acceder a la playa y al mar sin tantas dificultades.

3.2.2.4 Ley de Igualdad, No Discriminación y Accesibilidad Universal

(Liondau). España.

Esta Ley, aprobada en el año 2003 establece las sanciones a organismos y personas que discriminen a personas con discapacidad. Establece igualdad de derechos y oportunidades, unificando las características de la accesibilidad dando como prioridad el diseño y la autonomía personal. Establece instrumentos para presentar quejas en caso de que los derechos hayan sido omitidos o vulnerados.

3.2.2.5 Ley nacional, LEY 51/2003.España

Establece la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Esta Ley se aprobó para garantizar y reconocer el derecho de las personas con discapacidad a la igualdad de oportunidades en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social. La Ley de ámbito nacional y se aplica en los siguientes ámbitos todos relacionados con la actividad turística:

- Telecomunicaciones y sociedad de la información
- Espacios públicos urbanizados, infraestructuras y edificación
- Transportes
- Bienes y servicios a disposición del público
- Relaciones con las Administraciones públicas

Aunque esta ley es aplicable a nivel nacional, el nivel de accesibilidad en infraestructura no es el mismo en todas las comunidades, por lo que todavía queda pendiente un criterio homogéneo

3.2.2.6 Normas Uniformes de las Naciones Unidas sobre la Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. A/RES/48/96.

Aprobada en 1993, establecen apartados que están relacionados directamente al sector turístico:

Artículo 1. Sensibilización. Los países incrementarán la concienciación y sensibilización de la sociedad (Ej. potenciales turistas, empresarios turísticos, etc.) sobre los derechos y obligaciones, necesidades y la contribución que pueden hacer las personas con discapacidad a la sociedad en general a través de campañas, anuncios en los medios de masas, distribución de información, programas públicos de formación, etc.

Artículo 5. Accesibilidad. Los países introducirán programas de acción para procurar entornos físicos accesibles, como el desarrollo de estándares y guías de obligado cumplimiento en todas las esferas de la sociedad y que estas medidas llegarán a las personas responsables de implantarlas (Ej. edificios o medios de transporte de uso público tanto públicos como privados) y tomar medidas para proveer acceso a la información y comunicación en todos los formatos posibles a las personas con discapacidad.

Artículo 10. Cultura. Los países se asegurarán de que las personas estén integradas y participen en las distintas actividades culturales que cada país realice en igualdad de condiciones.

Las autoridades turísticas, las agencias de viaje, los hoteles, las organizaciones voluntarias y otras entidades que participen en la organización de actividades recreativas o de viajes turísticos deben ofrecer

sus servicios a todo el mundo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de las personas con discapacidad. Debe impartirse formación adecuada para poder contribuir a ese proceso.

Artículo 11. Deportes y diversión. Los países tomarán medidas para hacer playas, hoteles, deportes, gimnasios, etc. Accesibles a las personas con discapacidad. Todos los organizadores de viajes y actividades de tiempo libre deberían organizar servicios pensando en las necesidades de las personas con discapacidad, para ello es necesario formar a las personas. (Naciones Unidas, 1993)

3.2.2.7 *Disability Discrimination Act. Reino Unido.*

Su importancia radica en la sensibilización pública en las leyes que regulan la Accesibilidad y en el desarrollo de estándares para construcción que contemplen las adaptabilidades para personas con discapacidad. Promulgada en 1995 en el Reino Unido, hace énfasis en la no discriminación, igualdad de oportunidades, accesibilidad ya sea mediante adaptación física o vía alterna para la prestación del servicio, reconocimiento de políticas y procedimientos enfocadas a la adaptabilidad.

Esta legislación tiene una definición bastante amplia de lo que considera persona con discapacidad, en la que quedan incluidos muchos tipos de limitaciones que no siempre son obvias o visibles. Algunos ejemplos serían:

- Personas con ceguera o con limitación visual.
- Personas con sordera o con limitación auditiva.
- Personas con problemas de corazón.
- Personas con epilepsia.
- Personas con problemas de continencia.
- Personas que tienen dependencia de insulina por tener diabetes.
- Personas con síndrome de Down.
- Personas con dislexia.
- Personas con artritis.
- Personas usuarias de silla de ruedas.
- Personas que han experimentado problemas de salud mental.

-Personas con dificultades de aprendizaje.

Esta ley también establece lineamientos en materia laboral, servicios financieros, y da referencia a que es necesario anticiparse a las necesidades de las personas con discapacidad, evitando respuestas individuales al momento, teniendo análisis exhaustivo dependiendo del producto o servicio ofertado, disponiendo de apoyos en caso de requerirse.

3.3 Bahías de Huatulco.

3.3.1 Datos Generales.

3.3.1.1 Nombre del puerto. (Bahías de Huatulco)

El litoral de la costa es una estrecha llanura costera disectada por cerros de baja altura que forman a su vez pequeñas bahías y caletas, en las tierras bajas. Las bahías más importantes son: Conejos, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, El Maguey, El Órgano, Cacaluta, Chachacual y San Agustín. Así como la vía marítima que ofrece el océano Pacífico comunica a los puertos de Santa Cruz Huatulco y Puerto Escondido con toda la costa mexicana y demás países del continente americano, permitiendo el atraque de cruceros en el muelle de la Bahía Santa Cruz.

3.3.1.2 Ubicación y Límites geográficos del puerto de Santa Cruz Huatulco

Santa Cruz Huatulco, cuenta con una superficie de 579.22 km² que representa el 0.615% con relación al estado de Oaxaca, colinda al E-NE con el municipio de San Miguel del Puerto y el río Copalita; al N con los municipios de Santiago Xanica y San Mateo Piñas; por el NW-W con San Pedro Pochutla y al S-SE con el océano Pacífico. Se encuentra separado de la Santa María Huatulco por una península de 46 m de altura.

Se ubica en situación geográfica Lat. 15° 45' 17.39" N, Long. 096° 7' 52.29" W

3.3.1.3 Tipo de puerto.

La Bahía de Santa Cruz, cuenta con un muelle de 300 metros de longitud, de concreto con señalización, con calados de 10 a 12 m, usado principalmente por buques del tipo crucero y también por buques de guerra de la armada de México y de la marina y guardia Costera estadounidense cuando hacen visita a este puerto.

En el interior de Bahía de Santa Cruz, existe una marina interior con capacidad para resguardar 136 embarcaciones (turísticas, de recreo, y pesca).

3.3.1.4 Regiones marítimas.

La región marítima a la cual pertenece el puerto de Santa Cruz es el Pacífico Sur.

3.3.1.5 Clima.

El clima predominante es cálido con una temperatura de 30° C, promedio en el año, con cielo despejado con nubes dispersas, humedad relativa de 84% y con vientos de 18 km/h; siendo época de lluvia y huracanes de mayo a noviembre. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.6 Accidentes Geográficos próximos al puerto.

3.3.1.6.1 Formaciones Naturales.

3.3.1.6.1.1 Bahías.

Bahía Conejos.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°46.4' N, Long. 096°04' W. Esta es la primera bahía de Este a Oeste del complejo turístico. Cuenta con cuatro playas y son las siguientes: Conejos, Punta Arenas, Arena y Tejoncito.

Las cuatro playas que conforman la bahía son ideales para la natación, el buceo y la pesca deportiva, así también las cuatro disponen de transporte marítimo y de inigualable belleza que representa un alto potencial de desarrollo a corto plazo.

Tienen una longitud de 1.8 kms. Aproximadamente; de arena media y fina de color blanco y pendiente suave y fuerte, la temperatura del agua es templada. Con estas características, esta bahía proporciona buen fondeadero para embarcaciones menores.

Bahía Tangolunda.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°46.2´ N, Long. 096°05.7´ W. Con sus 243 hectáreas alberga a hoteles de alta densidad turística, integrada por cinco playas de oleaje moderado; playa ventura, playa manzanilla, playa tornillo, playa tangolunda y playa rincón sabroso; todas propicias para la práctica de todo tipo de deportes acuáticos. Proporciona buen fondeadero y resguardo del mal tiempo para el caso de embarcaciones menores.

Bahía Chahué.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15° 45.5 ´ N, Long. 096° 07.1´ W. Es una bahía protegida por puntas rocosas y con una plataforma de roca en la parte central. La bahía Chahué tiene una extensión de 565 m. y un ancho de 60 m. aproximadamente. El área de la playa es de 33,900 m², la textura de la arena es semigruesa y es de color ocre, la bahía está integrada por tres playas: El Tejón, La Esperanza y Chahué.

La playa Chahué tiene una longitud de 110 m. por 70 m., su pendiente es mayor de 25° y la arena es fina, el oleaje es fuerte y la profundidad es de 14 a 20 m, en esta última se presentan corrientes submarinas.

Bahía Santa Cruz.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15° 45.3´N, Long. 096° 07.7´ W. Formada por las playas: Santa Cruz, Yerbabuena y La entrega, la playa Santa Cruz tiene 30 m. de ancho y 453 m. de longitud.

La arena es de grano fino a medio y la pendiente es suave del orden de 5°, el agua es cristalina y templada, la profundidad varía de 24.4 a 25.9 m. y el oleaje es tranquilo. Se distinguen en esta playa formaciones coralinas.

Bahía La Entrega.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15° 44.6´ N, Long. 096° 07.4´ W. Llamada así porque el 20 de enero de 1831 se consumó la traición del genovés Francisco Picaluga, al entregar al General Vicente Guerrero. Es una bahía cerrada protegida por puntas rocosas, en la que hay un arrecife coralino, tiene el oleaje más tranquilo, mide 25 m. de ancho y 280 m. de longitud, la pendiente es menos de 30° y la arena es de grano fino y de color claro El agua es transparente y templada con profundidades del Orden de 7.6 a 9.1 m.

Bahía El Órgano.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°44.1´ N, Long. 096° 08.7` W. Sus playas de 240 metros son de arena fina y oleaje suave, ofreciendo mayor seguridad para aquellos que realizan maniobras de fondeo, se resguardan de condiciones adversas a la navegación o se inician en los deportes acuáticos. Se debe tener especial cuidado debido a las formaciones que se encuentran en las inmediaciones del acceso a la bahía. Con profundidades de 8 a 10 metros en proximidades de la costa.

Bahía Maguey.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°43.9´ N, Long. 096° 09.0` W. Sus playas con una extensión de 500 mts. Son muy tranquilas y concurridas por el turismo. Esta bahía proporciona buen tenedero y resguardo en condiciones adversas a la navegación para el caso de embarcaciones menores.

Bahía Cacaluta.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°43.4´ N, Long. 096° 09.5` W. Esta bahía que comprende un área de 1 km. Recibe año con año a distintas aves migratorias, su clima es subhúmedo y su brisa circulante refresca permanentemente su estancia. Cuenta frente a ella una isla que la protege totalmente de los vientos dominantes, por lo que proporciona buen resguardo en caso del mal tiempo para embarcaciones menores. Así mismo al Este de la isla, existe un tenedero con fondo de arena blanca el cual tiene una profundidad aproximada de 12.6 mts.

Bahía Chachacual.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°42.3´ N, Long. 096° 12.1` W. Lugar muy concurrido por los buzos ya que es magnífico para la exploración submarina, consta de dos playas vírgenes chachacual donde esta recibe oleajes regularmente moderados y la india. No se recomienda para el resguardo en caso del mal tiempo.

Bahía San Agustín.

Se encuentra en situación geográfica Lat. 15°41.3´ N, Long. 096° 14.0` W. Protegida por islas rocosas y farallones, última de las nueve bahías que conforma el complejo turístico y por la gran cantidad de arrecifes que cuenta es un lugar ideal para la práctica del buceo. Proporciona buen resguardo en caso del mal tiempo para el caso de embarcaciones menores.

3.3.1.6.1.2 Sumersiones.

Arrecifes.

Se cuenta con una formación arrecifal en el área de las bahías del Órgano y de San Agustín.

Piedras sumergidas o a flor de agua.

En las proximidades de la bahía de Santa Cruz existe la formación denominada Piedra Blanca, la cual emerge unos 15 metros. Aproximadamente, y a su alrededor existen formaciones que no son visibles cuando esta la pleamar. También existen unas formaciones en la bahía de San Agustín, al igual que una isla rocosa.

Bajos.

Existe un área de bajos denominados “bajos de oyula”, localizado en las playas de la población con el mismo nombre, localizándose en proximidades de la costa.

Tipo de playa.

Dentro del área de las bahías se cuenta con un tipo de playas de arenas, así como riscos y piedras en alguna de ellas.

Edificaciones conspicuas al navegante.

En el área de Santa Cruz, solo existen unas antenas de radio y telefonía que son una buena referencia para la navegación nocturna, localizándose en el área de la bahía de Chahué. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.7 Hidrografía.

3.3.1.7.1 Desembocaduras de ríos.

a.- Río Copalita. Nace al “S” de cerro Copalita Cerro León y desemboca en el Océano Pacífico recibiendo aguas de los arroyos formados en el Cerro Ocote, formando la barra de Copalita, con una extensión de 80 km.

b.- Río Seco. Se localiza en el Municipio San Pedro Huamelula, y desemboca en las proximidades de Morro Ayuta.

c.- Río Zimatán. Una de las cuencas importantes que baña a la zona donde se encuentran ubicada las comunidades del Río Zimatán, cubre un área de

52,000 hectáreas aproximadamente con una longitud de 60 Km. De norte a sur, desembocando en el Océano Pacífico.

d.- Río Huamelula. El Río Huamelula es de carácter permanente y las aguas desembocan en la barra de San Diego, estero ubicado en la playa del mismo nombre.

3.3.1.7.2 *Lagos y lagunas.*

a.- Lagunas de Chacahua.

En esta área predominan los humedales, lagunas, esteros e islotes se encuentran conformadas por tres cuerpos de agua llamados Chacahua, Pastoría y Salinas, que cobijan una gran diversidad de especies de flora y fauna, principalmente aves como pelicano canadiense, además de otras 150 especies de aves acuáticas y terrestres hasta hoy registradas, que hacen sus nidos en algunos islotes de la laguna Salinas. Esteros y manglares rodean los canales que comunican a estas lagunas salobres y el principal de ellos, que conecta a las lagunas Chacahua y Pastoría, es navegable durante todo el año, lo cual es aprovechado tanto por los poblados cercanos, como el Azufre, cuyo nombre se debe a la composición química del suelo.

El Parque reviste gran importancia por sus litorales arenosos, ya que sus playas funcionan como santuarios para el desove de tortugas marinas como la caguama, carey, laúd y golfina. Así mismo, el parque posee un importante criadero de cocodrilos.

b.- Laguna Grande

Ubicado en la cercanía del poblado de Santiago Astata, es la tercera red de escurrimientos independiente que al igual que sus similares son de carácter temporal y confluyen en un cuerpo de agua, sin embargo, este es de características muy especiales: actualmente es un lago hipersalino

3.3.1.7.3 *Canales artificiales.*

En las bahías de Santa Cruz, y Chahué, existen canales de navegación siendo únicamente utilizados para embarcaciones menores como yates y de pesca.

3.3.1.7.4 *Mareas.*

Durante el año las mareas comúnmente son en los horarios de pleamar entre las 4:00 am y 5:00 am, y en bajamar son de 10:15 am y 11:00 pm. (Dirección

3.3.1.8 Meteorología.

3.3.1.8.1 Condiciones meteorológicas.

Por su posición latitudinal y la influencia de las aguas cálidas del océano Pacífico, presenta un clima cálido subhúmedo con un porcentaje de lluvias en verano mayor al 90 % (según Köppen, modificado por García, 1973). Esto es, el subtipo menos húmedo de los cálidos subhúmedos con una precipitación del mes más seco menor a 50 mm. Presenta días soleados la mayor parte del año.

Debido a su ubicación dentro de la franja intertropical, la intensidad lumínica es alta y casi constante a través de todo el año, lo que provoca un régimen térmico casi uniforme, donde las oscilaciones son menores a 5°C. La temperatura media anual reportada es de 28°C. Igualmente, el factor oceánico tiene una influencia grande y directa en la humedad relativa del continente (37%), por lo cual se tiene la clasificación más baja de los climas subhúmedos (Wo).

Su ubicación dentro de las estribaciones de la Sierra Madre del Sur y el alto gradiente altitudinal de la misma hace que el régimen pluvial sea de tipo torrencial y de corta duración, reportando una precipitación media anual de entre 1,000 y 1,500 mm, de los cuales casi el 97 % se presentan durante el verano (junio – octubre), presentándose una Canícula entre los meses de julio y agosto. De noviembre a abril la falta de precipitaciones y la temperatura constante (aunado a la roza-tumba-quema en la zona de influencia del PNH para actividades agrícolas) .

3.3.1.8.2 Oleaje.

El oleaje predominante en la región es de procedencia Oeste para el régimen anual, como un componente del sur en verano. En este caso, el 92.5% de las olas incidentes llegan con alturas en el intervalo de 0.3 a 2.4 metros siendo las alturas y los periodos significantes de 1.94 metros (invierno) y de 1.33 metros (primavera), 2.46 metros (verano) y de 1.68 metros (otoño).

3.3.1.8.3 *Lluvias.*

Durante enero, febrero y marzo se registran precipitaciones promedio de 4 mm en la parte Sur del municipio; mientras que en la parte Norte las lluvias promedio oscilan en los 20 mm, siendo el mes de abril cuando comienza a presentarse un incremento de precipitación en la parte Norte.

En el mes de mayo se marca de manera puntual de inicio de la temporada de lluvias, presentándose precipitaciones promedio superiores, durante el mes de julio se presenta el primer pico máximo de precipitación, para julio y agosto disminuye de manera ligera la cantidad de lluvia precipitada

Septiembre refleja el segundo pico máximo de precipitación, en octubre disminuye la cantidad de lluvia promedio debido a que en este mes termina el temporal, sin embargo, durante noviembre aún se presentan algunas lluvias significativas debido a la presencia de ciclones tropicales y entrada de aire marítimo tropical proveniente del Pacífico. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.9 **Fenómenos especiales.**

3.3.1.9.1 *Tormentas de lluvias eléctricas.*

Se manifiestan en la temporada de huracanes, al paso de las ondas tropicales.

Huracanes.

La época de huracanes es de mayo a noviembre, pese a que no arriban al área jurisdiccional de manera constante, si la afectan por la abundante precipitación que normalmente les acompaña y el efecto de sus vientos. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.10 **Comunicaciones.**

3.3.1.10.1 *Aeropuerto.*

En la bahía de Santa Cruz, no se cuenta con este servicio, siendo el de Santa María Huatulco el más cercano.

3.3.1.10.2 *Asistencia radar.*

No existe este tipo de ayudas en la bahía de Santa Cruz.

3.3.1.10.3 Canales de información.

Para el apoyo a los buques que arriban al puerto de Santa Cruz, la Capitanía de Puerto cuenta con el equipo de comunicaciones VHF la cual está a la escucha las 24 horas del día en el canal 16 y tiene canal operativo 14, también existe la Estación de Búsqueda y Rescate perteneciente a la Secretaría de Marina.

3.3.1.10.4 Carreteras.

El puerto tiene conexión carretera con diferentes puntos del país como la Ciudad de México, al igual que con Puerto Escondido y Salina Cruz. (carretera federal 200)

3.3.1.10.5 Mensajería.

En la bahía de Santa Cruz existen compañías dedicadas al envío de mensajería tanto nacional como internacional, siendo las más destacadas DHL, y Estafeta, también se pueden recibir mensajería de AEROFLASH, teniendo esta su centro de operaciones en Puerto Escondido, Oaxaca.

3.3.1.10.6 Radio.

En la bahía de Santa Cruz, existen dos emisoras de radio Estéreo Huatulco (103.1 FM) y la Voz del Pacífico Sur (102.3 de FM).

3.3.1.10.7 Teléfono e internet.

La bahía de Santa Cruz cuenta con este servicio, siendo la compañía Teléfonos de México (TELMEX), la principal prestadora de este servicio.

3.3.1.10.8 Vía de Ferrocarril.

No existe ninguna línea de ferrocarril en el área de Santa Cruz. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.11 Vegetación Predominante.

Sobreviven los bosques y selvas tropicales húmedas más importantes del país, por su biodiversidad y extensión conservada: Chimalapas, Uxpanapa y el llamado Mixe bajo. Esta zona de contacto entre la fauna y la flora de Norte y Sudamérica forma parte del grupo de ecosistemas que albergan todavía entre el 30 y 40 por ciento de la biodiversidad del Planeta.

Dicha zona es al mismo tiempo, el único puente natural que une las selvas tropicales del país: Caducifolias, subhúmedas y húmedas, entre la costa del Pacífico y Golfo de México. Además, es la región con mayor disponibilidad de agua en función de su demanda a nivel nacional, y donde se generan los sistemas lagunares más grandes del Pacífico mexicano. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.12 Actividades Económicas.

3.3.1.12.1 Turismo.

La actividad turística siendo una de las más importantes actividades económicas en el área, se concentra en tres áreas: Santa Cruz, La Crucecita y Tangolunda. El desarrollo turístico se conforma por nueve bahías: Santa Cruz, Chahué, Tangolunda, Conejos, Chacahual, Cacaluta, San Agustín, El Órgano y Maguey, y 36 playas, además de reservas ecológicas donde se anida la más variada de aves y reptiles.

3.3.1.12.2 Agricultura.

El cultivo del café es una de las principales actividades de agricultura en el área de Santa Cruz.

3.3.1.12.3 Ganadería.

Hasta hace pocos años no existía en la zona un mercado establecido para el desarrollo de la ganadería. Sin embargo, el acelerado crecimiento de la población ha promovido una demanda cada vez mayor de productos cárnicos, principalmente de ganado bovino. Así, la demanda existente ha propiciado el interés de algunos núcleos de campesinos en involucrarse en la engorda para sacrificio, a pesar de existir una reducida vocación productiva de los suelos y flora locales (aunado al deterioro de la cobertura vegetal por la apertura de áreas destinadas a la ganadería con repercusiones de contaminación por erosión de suelos en la parte marina del programa nacional hídrico) para este tipo de actividad, y de haber poca experiencia en materia tecnológica, dados los sistemas tradicionales de explotación consistentes en el libre pastoreo de muy baja inversión y casi nula atención sanitaria y nutricional.

3.3.1.12.4 Pesca.

La actividad extractiva de recursos pesqueros se realiza tanto a través de pesca en el mar, como en ríos y lagunas, siendo la primera de especial relevancia con fines comerciales.

3.3.1.12.5 Minería.

No cuenta con compañías mineras operando cerca de la bahía de Santa Cruz.

3.3.1.12.6 Petróleo.

No cuenta con petróleo en su extensión territorial y marítima.

3.3.1.12.7 Industria.

No cuenta con industrias, siendo la actividad turística la más destacada. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.1.13 Autoridades locales.

Presidencia municipal.

La cabecera municipal se encuentra en Santa María Huatulco localizada a 30 Km del puerto, únicamente se cuenta con un agente municipal.

Capitanía de puerto.

En la bahía de Santa Cruz, se cuenta con una capitanía de puerto, a cargo de la Secretaría de Marina.

3.3.1.14 Sitios turísticos.

3.3.1.14.1 Oficina de turismo.

Se cuenta con una oficina de turismo en el palacio municipal en el centro de Huatulco a cargo de la Secretaría de turismo del estado de Oaxaca

3.3.1.14.2 Monumentos históricos.

Cuenta con la iglesia que data del siglo XVIII y que fue construida por el señor Valentín Cuevas, en el año de 1908, en donde se venera al señor de las Misericordias, especial por su manufactura y donde se guarda una cruz pequeña elaborada con una astilla de la Santa Cruz original, un retrato al óleo

de la virgen de la Inmaculada Concepción patrona del pueblo, de la época colonial, así como añejas campanas. También se conserva el local del antiguo mercado, de principios del siglo, reminiscencia del antiguo tianguis que se realiza semanalmente.

3.3.1.14.3 Zonas arqueológicas.

3.3.1.14.3.1 Parque arqueo-ecológico de Copalita.

En el parque se encuentran vestigios arqueológicos que datan del año 900 A.C. a 1000 D.C., como el juego de pelota, ubicado en la porción central del predio, así como un edificio al sur. Una piedra popularmente conocida como “de los sacrificios” está al borde del acantilado, con una vista espectacular que domina la costa. Todos estos puntos, juntos con otros restos de terrazas, plataformas, estructuras y rocas diversas que constituyen puntos de interés cultural

3.3.1.14.4 Parques ecológicos.

3.3.1.14.4.1 Parque ecológico de Huatulco.

En esta área predominan los humedales, lagunas, esteros e islotes se encuentran conformadas por tres cuerpos de agua llamados Chacahua, Pastoría y Salinas, que cobijan una gran diversidad de especies de flora y fauna, principalmente aves como pelicano canadiense, además de otras 150 especies de aves acuáticas y terrestres hasta hoy registradas, que hacen sus nidos en algunos islotes de la laguna Salinas.

Esteros y manglares rodean los canales que comunican a estas lagunas salobres y el principal de ellos, que conecta a las lagunas Chacahua y Pastoría, es navegable durante todo el año, lo cual es aprovechado tanto por los poblados cercanos, como el Azufre, cuyo nombre se debe a la composición química del suelo.

El Parque reviste gran importancia por sus litorales arenosos, ya que sus playas funcionan como santuarios para el desove de tortugas marinas como la caguama, carey, laúd y golfina. Así mismo, el parque posee un importante criadero de cocodrilos.

3.3.1.15 Otros datos.

3.3.1.15.1 La Crucecita.

Es el centro donde se ubican muchos de los servicios al turista y a la población en general; la plaza principal está rodeada por restaurantes, boutiques y tiendas de artesanías, donde se puede realizar un entretenido recorrido por las tardes, o bien, por las noches.

3.3.1.15.2 Tangolunda.

Es el lugar donde se localiza la zona hotelera de 5 estrellas y gran turismo, 2 centros comerciales y el majestuoso campo de golf con 18 hoyos.

3.3.1.15.3 Hospedaje.

El municipio de Huatulco presenta una oferta considerable en cuanto al número de establecimientos de hospedaje y el número de habitaciones disponibles. En su conjunto se reportan 153 unidades de hospedaje [hoteles, moteles, cabañas y campamentos] con una oferta de 5,056 cuartos, de los cuales 71 unidades [46%] y 4,039 habitaciones [79.8%] se pueden considerar como de categoría turística familiar [3, 4 y 5 estrellas, con información de la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de Oaxaca].

Cabe resaltar que la concentración de la oferta de establecimientos de hospedaje se da en la zona urbana de La Crucecita y en la zona costera de las bahías, destacando que la totalidad de la oferta de categoría de 5 estrellas o Boutique se encuentra frente al mar [en la zona de las bahías]. Prácticamente la mayoría de la oferta turística de hospedaje del destino cuenta con certificaciones y distintivos como el H, M, S, LGBTTTI, Rainforest Alliance, EarthCheck, Cristal, por mencionar algunos. (Gobierno de Oaxaca, 2020)

La tendencia de hospedaje se puede contemplar como estable y sin grandes cambios, esto debido a que se encuentra en una zona con sismicidad importante y que además cuenta con una protección como reserva natural protegida desde el año 1998, en un área considerable de territorio de este municipio.

3.3.1.15.4 Transporte.

En la bahía de Santa Cruz, existen dos líneas de transporte colectivo uno de los cuales es para transporte interno y otro para las poblaciones próximas, asimismo cuenta con una amplia cantidad de sitios de taxis, siendo los más

importantes Santa Cruz y La Crucecita, los cuales prestan el servicio de trasportación a los centros de recreo y poblaciones próximas.

El medio de transporte para el traslado de los turistas que arriban al puerto en los cruceros es por medio de autobuses y embarcaciones de recreo que los transportan a los destinos de interés turístico.

3.3.1.15.5 Mercado.

En el centro de la población se encuentra un pequeño mercado, así como un supermercado, los cuales abastecen de alimentos al puerto, en ellos se pueden encontrar lo necesario para los avituallamientos de despensa seca, vegetales, lácteos carnes y derivados, también se cuenta con diferentes locales de perecederos y verduras. (Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR, 2020)

3.3.2 Bahías de análisis.



Imagen 8. Fuente: Turismo México. Nueve bahías de Huatulco. (TurismoMéxico. es, 2022)

3.3.2.1 Playa Chahué en la Bahía de Chahué.

Esta bahía se encuentra muy cerca de la Crucecita, que alberga a los habitantes del pueblo de Santa Cruz. Cuenta con distintos andadores peatonales,

supermercado, servicios turísticos con hoteles de hasta cuatro estrellas, servicio de autobuses, transporte público y plazas comerciales.

La laya Chahué es de arena blanca con granulometría media y, por lo regular, el 50% del área se encuentra húmeda debido a oleajes moderados. El agua es templada de tonalidades verdes y azules. Por su extensión y ubicación es la playa Principal de la Bahía de Chahué. Tiene aproximadamente 600 metros de longitud por 60 metros de ancho.



Imagen 9. Imagen propia.

3.3.2.2 *Playa la Entrega en la bahía de Santa Cruz.*

Es considerada una de las playas más hermosas dentro de la bahía de Santa cruz y de todo Huatulco, es bastante concurrida por parte turistas nacionales y extranjeros. Se pueden realizar toda clase de actividades acuáticas, cuenta con renta de equipo observación y restaurantes cercanos a la playa. Su arrecife permite la observación de distintos peces de colores.



Imagen 10. Imagen propia

3.3.2.3 *Playa ventura en la bahía de Tangolunda*

Es considerada la zona turística de Huatulco con hoteles de lujo 5 estrellas, centros comerciales, un club de golf con 18 hoyos y zonas residenciales. Es posible practicar deportes acuáticos. Cuenta con el mariposario Yee Lo Beé que es el más grande de América. La playa la ventura cuenta con un oleaje tranquilo recomendable para actividades o deportes acuáticos



Imagen 11. Imagen Propia

3.4 Guía de elementos accesibles a verificar.

3.4.1 Consideraciones iniciales

La experiencia inicial desde la planeación de un viaje, para una persona con alguna discapacidad, parte de la información disponible en la que se puede comunicar de forma inclusiva en la parte de planeación, tener claridad de si existen adaptabilidades de movilidad en todos los momentos del viaje (transporte, hospedaje, actividades propias del lugar y alimentos), impacto de servicios especiales en caso de ser necesarios, así como la existencia de opciones en el lugar. Para que esto sea posible, es necesario que los sectores involucrados tengan consideraciones para elementos que por muy recientes que sean, hay que ofrecerlos y valorarlos como parte integral de la experiencia.

Aunque la inercia de esfuerzos de adaptación, comunicación y de movilidad, son relativamente recientes, los sectores público y privado tendrán que voltear a ver elementos omitidos por múltiples motivos, teniendo que modificar elementos que se daban como un hecho en el sector.

Para que esto tenga un sentido integral, habrá que derribar todos los impedimentos y omisiones que mantienen al margen de esta actividad a este sector como lo son la falta de recursos integradores que logren comunicar, incluir y considerar las necesidades elementales en la actividad turística para personas con discapacidad, que paralelamente, no tendrá impacto únicamente en ellos, ya que la integración, necesariamente conlleva una eficiencia que, en determinada medida, beneficia directa e indirectamente a otros sectores que participan activamente en la actividad turística.

La integración de tecnología como apoyo en múltiples áreas, en la dinámica de los distintos momentos como lo son la obtención de información y tarifas, transportación, hospedaje, actividades recreativas y alimentación, puede significar un salto evolutivo como nunca antes en la historia de la humanidad, teniendo consideraciones que pueden ser perfeccionadas y corregidas, dependiendo del desarrollo de la actividad en las múltiples experiencias y lugares donde se desarrolle, ya sea en ciudades, playas, áreas naturales, museos, zonas de alimentos y bebidas, o inclusive en la participación de experiencias que involucren realidad aumentada o deportes extremos. Las posibilidades son tan amplias, como la cantidad de mezclas entre lugares y actividades disponibles en el territorio nacional o internacional.

Las dificultades que pueda tener una persona con discapacidad, en la mayoría de los casos será proporcional al número de omisiones a lo largo de la experiencia turística, que van desde plataformas que no tienen adaptabilidades en la transformación de datos o con herramientas que permitan la navegación con los programas que son comúnmente utilizados, hasta la falta de habitaciones con

señalética o baños adaptados. La mejora continua, y la empatía del conocimiento adquirido por casos acontecidos, permitirán progresivamente la movilidad sin incidentes, integrando mobiliario y transportes universales, sin incidentes o costos extraordinarios, respuesta integral y oportuna a las necesidades únicas y a la medida para cada uno de los momentos de la experiencia.

Aunado a esto, incrementar y desarrollar el nivel de sensibilidad integrado a la comunidad y el núcleo social en el que se desarrolla, permeará directamente a los comportamientos en la interacción cotidiana con las personas involucradas en el sector turístico y de servicios el con las personas con discapacidad. Como consecuencia progresiva, este incremento en la sensibilidad permitirá que la dignidad y la independencia sean los puntos de partida para las personas con discapacidad a lo largo de su experiencia, sintiéndose arropados y seguros en el entorno.

Ante cambios tan vertiginosos y sectores que se integran de forma extraordinariamente creciente en actividades que no era común su participación, los países, comunidades y sectores involucrados, necesitarán estar a la altura con respuestas más cercanas y eficientes, que vayan generando inercias y antecedentes a las áreas en desarrollo de este ámbito.

3.4.2 Manual sobre turismo accesible para todos.

Este Manual sobre turismo accesible para todos (SECTUR, 2017) tiene por objetivo describir las características de la atención incluyente, el servicio accesible, los criterios de diseño, características de un usuario de perro de asistencia, una lista de los edificios existentes y los criterios para un diseño universal, describiendo un listado de verificación para edificaciones históricas y arqueológicas, alojamientos, establecimientos de alimentos y bebidas, transporte de pasajeros, sitios culturales, centros de eventos y espectáculos, centros de entretenimiento, playas, jardines y parques, así como los servicios emergentes para personas con discapacidad.

Delimita actitudes incluyentes adecuadas para las personas con discapacidad, en donde se debe tener una apertura ante lo diferente, contar con una actitud adecuada de servicio, con naturalidad, siendo pacientes, respetando el espacio corporal de las personas, sus apoyos y utilizando un lenguaje adecuado para referirse a la condición en caso de ser necesario.

El contenido desarrolla cuáles deben de ser las especificaciones técnicas en edificaciones, describiendo los servicios dependiendo del tipo de discapacidad, así como consideraciones técnicas. Enlista los elementos comunes en diferentes giros, los mínimos indispensables, cita las normas que lo rigen, determina una lista de autoevaluación, los elementos básicos que debe considerar los sanitarios, hospedajes, edificios, señaléticas, información con un enfoque de derechos humanos e inclusión en donde se debe servicios accesibles aplicados en todo

hagan un entorno de forma física en igualdad de condiciones los usuarios tengan me gusta es a través de las zonas que lo integra incluso

3.4.3 Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas. Modulo II

El Manual sobre Turismo Accesible Para Todos (UNWTO, 2015) es un documento llevado a cabo por el organismo turístico de las Naciones Unidas en el que se establecen cuáles son las recomendaciones y pasos en la intervención con conocimiento en este tema, con el fin de lograr un turismo con principios de diseño para todos.

Proporciona herramientas y recursos necesarios en la prestación de servicios y gestión del Turismo Accesible. Con esto, la Organización Mundial del Turismo busca que los integrantes del sector tengan cursos de acción que tengan impacto en los distintos grupos involucrados en la actividad turística, incluyendo a las personas con discapacidad.

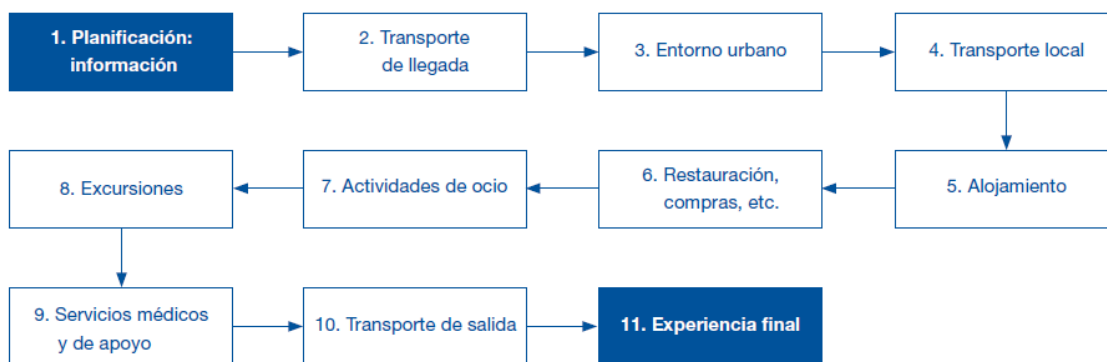


Imagen 12. (UNWTO, 2015, pág. 21)

El documento desarrolla las especificaciones en normatividad actual, incluyendo la ISO 21542², referente a la accesibilidad en construcción de edificios respecto a la accesibilidad, dotando de bases para la creación de destinos turísticos accesibles, con énfasis en la cadena de valor de la accesibilidad en el turismo partiendo de cinco puntos principales: planificación e información, transporte, accesibilidad al entorno, accesibilidad a espacios comunes y accesibilidad a espacios específicos. Se describen cuales tienen que ser las características específicas en las necesidades de accesibilidad de los distintos entornos turísticos como lo son hoteles, oficinas de información, entornos naturales, deportivos, playas, servicios médicos y de apoyo, transporte, entre otros.

² Hace referencia a la accesibilidad del entorno edificado, con recomendaciones y requisitos

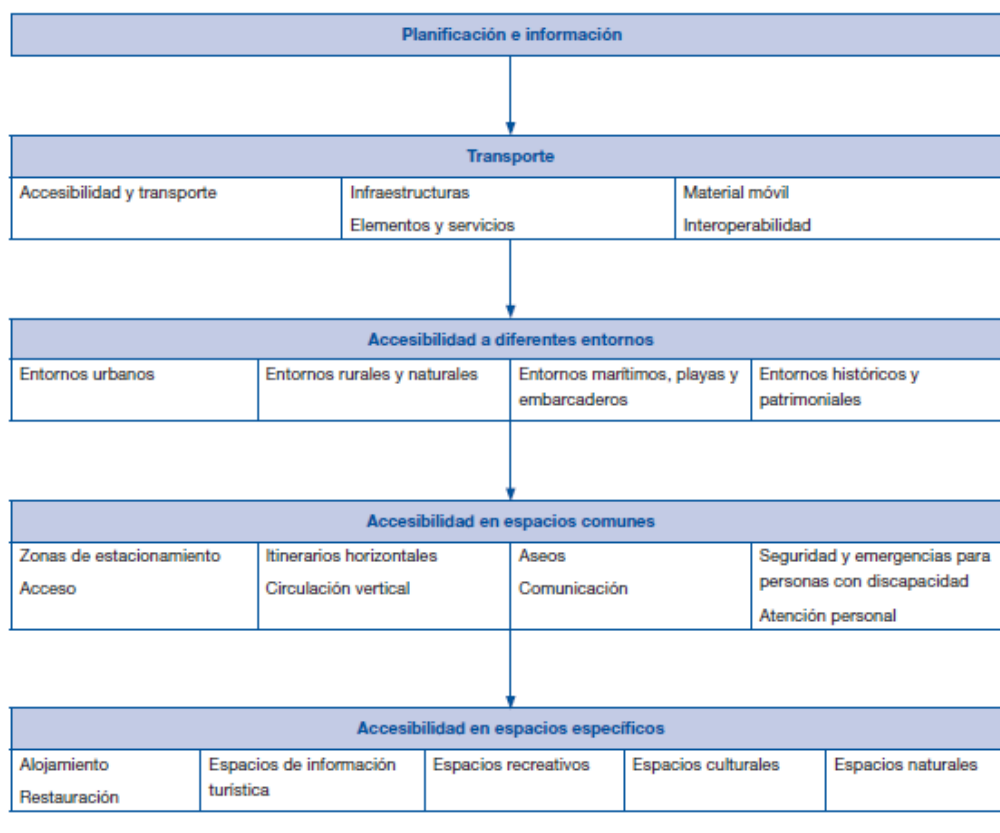


Imagen 13. Ámbitos que abarcan las recomendaciones generales (UNWTO, 2015, pág. 25)

También describe recomendaciones sobre planificación e información, tomando como medio principal internet y dispositivos móviles, las características de agencias de viaje, tour operadores con énfasis en el transporte, así como la accesibilidad en ámbitos como acceso, andenes, baños públicos, senderos, comunicación e infraestructura en el transporte, taquilla, servicios de asistencia, condiciones en puntos de partida, autobuses, trenes, metro, transporte aéreo, transporte marítimo y taxis.

Detalla elementos de accesibilidad en diferentes entornos, describe los urbanos, rurales, naturales, marítimos, playas, embarcaderos, históricos y patrimoniales. Da características de accesibilidad en espacios comunes en los edificios como lo pueden ser estacionamientos, accesos, tipo de superficie, pasillos, circulaciones verticales como lo pueden ser escaleras, rampas, elementos de protección y apoyo, características de baños, tipo de señalizaciones, comunicaciones acústicas y planes de seguridad en caso de emergencias. Explica las características en espacios específicos como alojamiento, restaurantes, módulos de información turística, recreativos, culturales y de naturaleza.

3.4.4 ISO 21 542.

Esta norma internacional detalla los requisitos para los elementos de construcción, componentes, accesibilidad a los edificios, movilidad dentro de los mismos, mecanismos de evacuación ante una emergencia, tiene áreas de oportunidad importantes, al no considerar espacios abiertos públicos ni viviendas habitacionales. Es una norma con un enfoque para adultos y que no tiene consideraciones para los niños con discapacidad, aunque por sus características, podría ser válida para ellos.

3.4.5 Propuesta de guía de verificación.

3.4.5.1 Descripción y lista.

Para efectos de las verificaciones presenciales en las playas, se tomaron en consideración algunos criterios y parámetros descritos en la *Guía de recomendaciones de diseño universal para el sector turismo*. (SECTUR, 2018).

La lista propuesta consta de 100 elementos a los que se les ha asignado un valor.

- En caso de que sea negativo será de cero (0)
- Si es positivo de uno (1)
- Cuando exista algún avance dentro de la playa a evaluar (0.5)

Desde el punto de vista del autor, se tomó como consideración el área próxima a la playa con los elementos e instalaciones que lo integra, las vías de acceso y las indicaciones existentes dentro de la misma. El resultado, fue la siguiente lista de verificación:

Lista de Verificación								
Elemento a verificar	Respuesta			Puntaje		Puntaje	Elemento	Suma
	SI	1	NO	0	Con algún avance	0.5		
1.- Ruta Accesible sobre el área								
¿El estacionamiento cercano a la playa cuenta con cajones exclusivos para personas con discapacidad?							1	
¿El servicio de transporte público es accesible hacia la playa?							2	
¿Existe transporte público accesible?							3	
¿Existen paradas accesibles cercanas a la playa?							4	

¿El estacionamiento cuenta con lugares inclusivos con rampas?							5	
¿El área de estacionamiento tiene rampas de acceso a la playa?							6	
¿Los lugares exclusivos se encuentran debidamente señalizados con colores y estructuras?							7	
¿El espacio entre paradas públicas y acceso a la playa permite la movilidad sin incidentes?							8	
2.- Accesos								
¿La playa cuenta con ruta accesible al estacionamiento con camino firme y pavimentado?							9	
¿Existe ruta accesible a los módulos de servicios (préstamo de toallas, mesas, etc.)?							10	
¿Existen rutas accesibles a la zona de mesas y asientos?							11	
¿Cuenta con ruta accesible a la playa?							12	
¿Cuenta con ruta accesible en conjunto desde banqueta, estacionamiento, parada de transporte público hasta la orilla de la playa?							13	
¿Cuenta con ruta accesible a los sanitarios?							14	
¿Cuenta con ruta accesible a regaderas?							15	
¿Cuenta con ruta accesible a vestidores?							16	
¿La vía de acceso, o banqueta de circulación es adecuada para el paso de personas en silla de ruedas, sin obstáculos ni elementos que obstruyan el libre tránsito?							17	
¿Las superficies del piso en el acceso cuenta con acabados homogéneos y antiderrapantes?							18	
¿La superficie del piso es continua, sin desniveles (escaleras, escalones o circulaciones accidentadas) con rampas adecuadas para desniveles?							19	
3.- Ruta Accesible sobre la Arena								

¿Existe una adecuada adaptabilidad contemplada hasta la orilla del mar con senderos para los diferentes servicios de la playa?							20	
¿La superficie del piso es estable, antiderrapante tanto en superficie seca, como mojada, con poca transmisión térmica que permite caminar descalzo?							21	
¿Los caminos con tablones de madera, están colocados de forma perpendicular a la dirección de los usuarios y sin espacios libres entre tablones para mayor accesibilidad?							22	
¿Existe camino fijo desde el acceso a la playa y no fijo que condice a la orilla del mar?							23	
¿El camino cuenta con las adaptabilidades para llegar al módulo de información, sanitarios, regaderas, vestidores, área de sombra y/o sombrillas?							24	
¿La zona de sombra mide mínimo 2.50 m de largo por 1.80 m de ancho, con posibilidad de la colocación para sillas anfibias?							25	
4.- Áreas de servicio y equipo								
¿Existe un módulo de atención para personas con discapacidad?							26	
¿La playa cuenta con renta o préstamo de sillas anfibias o adaptabilidades tecnológicas que puedan ser utilizadas para la movilidad dentro de la misma?							27	
¿Existe una zona asignada con mesas, asientos y sombrillas?							28	
¿La playa cuenta con baños y vestidores con adaptabilidades de movilidad?							29	
¿La playa cuenta con regaderas con adaptabilidades para su correcto uso?							30	
¿La playa cuenta con casillero o área de resguardo para objetos de valor?							31	
¿La playa cuenta con resguardo o área asignada para las distintas tecnologías aplicables en la movilidad (sillas de ruedas, muletas, bastones, etc.)?							32	

5.-Servicios para bañistas con necesidades especiales								
¿La playa cuenta con ayudas técnicas para usuarios de las playas o bañistas, con necesidades especiales para disfrutar con seguridad la playa y el mar?								33
¿La playa cuenta con sillas anfibia para uso de personas con discapacidad motriz o movilidad limitada?								34
¿La playa cuenta con grúa que permita la transferencia del usuario de silla de ruedas a la silla anfibia?								35
¿La playa cuenta con servicio médico en caso de ser requerido?								36
¿La playa cuenta con salvavidas sensibilizados en posibles contingencias vinculados al uso de sillas anfibia?								37
¿La playa cuenta con dispositivo de respuesta medica de emergencia en caso de ser requerido?								38
6.- Señalización e Información								39
¿La playa cuenta con sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?								40
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades de comunicación en sitio?								41
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades vinculadas a tecnología digital adaptable?								42
¿El mapa de localización de servicios tiene como mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?								43
7.- Personal de servicio								
¿La playa cuenta con servicio de asistencia?								44
¿La playa cuenta con personal capacitado en necesidades de								45

movilidad de personas con discapacidad?							
¿La playa cuenta con igualdad de condiciones en la prestación de los servicios: préstamo de mesas / sillas adecuadas para personas con discapacidad?						46	
¿La playa cuenta con personal sensibilizado general para el trato adecuado a personas con discapacidad?						47	
¿La playa cuenta con equipo de socorristas capacitados para el apoyo a personas con Discapacidad?						48	
8.- Señalización e información							
¿La playa cuenta con señalamientos adecuados en cantidad y características que permiten una ubicación clara del acceso y los elementos que la conforman?						49	
¿La playa cuenta con los colores, dimensiones y elementos que permiten identificar los señalamientos con claridad?						50	
¿La playa cuenta con portal web o aplicación accesible con información sobre los servicios para personas con discapacidad y movilidad limitada?						51	
¿La playa cuenta con un tablero de anuncios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?						52	
¿Existe descripción sobre las mejoras y adaptabilidades del lugar a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?						53	
¿Existe mapa de ubicación a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?						54	
¿Existe Información sobre el acceso a la playa y servicios disponibles, a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?						55	
¿Existe publicidad e información de servicios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?						56	

¿Existen sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?							57	
9.- Área o establecimiento de Alimentos y Bebidas								
¿El personal esta sensibilizado con los términos adecuado para referirse a una persona con discapacidad en caso de alguna limitación al caminar, oír, ver, hablar, etc.?							58	
¿El área o establecimiento cuenta con una ruta accesible desde la banqueta hasta el área de alimentos y bebidas (por ejemplo, rampa, pasamanos, plataforma, etc.)?							59	
¿En el área o establecimiento hay cajones de estacionamiento o áreas de ascenso y descenso para su uso por personas con discapacidad?							60	
¿El área o establecimiento cuenta con ruta accesible del área de alimentos y bebidas, hasta el área de lavabos o sanitarios?							61	
Los sanitarios de su en el área o establecimiento, ¿Tienen características o adaptabilidades para el uso sin incidentes de personas en silla de ruedas?							62	
¿La carta del área o establecimiento, es accesible para diferentes tipos de usuarios, por ejemplo, tiene letras grandes, con color contrastante, complementada con Braille o digital sonora?							63	
¿El área o establecimiento ha realizado alguna modificación en beneficio de las personas con discapacidad?							64	
¿En el establecimiento o área, labora alguna persona con discapacidad?							65	
¿El establecimiento o área da acceso a personas usuarias con perro de asistencia?							66	
¿Su establecimiento cuenta con dispositivos sonoros de apoyo en caso de emergencia?							67	
¿El personal del área o del establecimiento tiene la posibilidad de comunicarse fácilmente con una							68	

persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?							
¿El área o establecimiento tiene múltiples formas como lo son apoyos auditivos o brailles para comunicar adecuadamente el menú?						69	
¿El personal del área o establecimiento puede comunicarse fácilmente con una persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?						70	
¿El área o el establecimiento ha logrado identificar con facilidad si existe iluminación, colores o algún objeto que pueda incomodar a alguna persona con discapacidad mental o psicosocial?						71	
¿El área o establecimiento cuenta con portal web accesible, donde se pueda consultar la descripción de sus instalaciones y servicios accesibles?						72	
¿Existen adaptaciones en el área o establecimiento en las mesas para sillas de rueda?						73	
¿Existen adaptaciones en barras o áreas de solicitud de alimentos para silla de ruedas?						74	
¿El área o establecimiento, ofrece alternativas de menú para todo tipo de necesidades y gustos, es decir personas diabéticas, alérgicas, vegetarianas, extranjeras, etc.?						75	
¿El área o establecimiento, permite el auto servicio en igualdad de condiciones para personas con discapacidad motriz, visual, auditiva, de lenguaje o mental?						76	
¿En el área o establecimiento, se cuenta con mesas y barras para sillas de ruedas en lugares como lo pueden ser: terraza, patios al aire libre, balcones, bar, etcétera?						77	
¿Los empleados de la zona o establecimiento han recibido capacitación requerida para atender a personas con diferentes tipos de discapacidad?						78	
¿La zona o establecimiento cuenta con un sistema de reservación a través de formatos accesibles, por ejemplo, a través páginas web, vía telefónica,						79	

aplicaciones auditivas o vinculadas a programas inclusivos?								
¿El área o establecimiento cuenta con un sistema de cobro accesible?							80	
10.- Criterios de diseño								
¿La playa cuenta con señalización visual, táctil, auditiva, clara, que sobresalga?							81	
¿La playa cuenta con superficie de piso con guías podotáctiles, con franjas de advertencia, colores que delimiten relieves en banquetas y cruces peatonales?							82	
¿La playa cuenta con lockers que permitan la interacción independiente con apoyos para personas con discapacidad?							83	
¿Los baños cuentan con inodoro con espacio para silla de ruedas, lavabo, barras de apoyo y botón de asistencia?							84	
¿Existen brigadas inclusivas de apoyo en caso de contingencia dentro del área de playa?							85	
¿Existen asientos de descanso inclusivos a lo largo del área de playa?							86	
¿La playa cuenta con módulos de asistencia presenciales o en línea en tiempo real para el apoyo en caso de ser requerido?							87	
¿La playa cuenta con elementos de realidad virtual que permitan proyectar adaptabilidades de descripción o información dentro del lugar?							88	
¿La playa cuenta con múltiples formas de vincular a la persona con discapacidad con medios de transporte adecuados a sus necesidades?							89	
¿La playa cuenta con zonas delimitadas para un correcto uso del mobiliario acuático sin incidentes?							90	
¿La playa cuenta con áreas específicas para actividades acuáticas sin incidentes en zonas próximas a la playa?							91	
¿La playa cuenta con aplicaciones o portal de internet en la que se describa							92	

la oferta disponible y establecimientos dentro del área?								
¿La playa cuenta con personal que apoye a la persona o grupo con discapacidad a lo largo de la experiencia?							93	
¿La playa cuenta con pasamanos o apoyos tubulares en áreas con inclinación o escaleras?							94	
¿La playa cuenta con un área adecuada y condicionada para el resguardo de perros guía?							95	
¿La playa cuenta con rutas de evacuación accesibles en todas las áreas?							96	
¿La playa cuenta con un señalamiento o plan de protección civil inclusivo en caso de emergencia?							97	
¿La playa cuenta con acera en los lugares próximos al acceso a la arena y al mar?							98	
¿La playa cuenta con una actualización de módulos informativos sobre las condiciones del mar y calidad del agua?							99	
¿Las condiciones del mobiliario y adaptabilidades dentro de la playa se encuentran en buen estado?							100	100

Tabla 3. Elaboración propia con elementos de (SECTUR, 2018)

A través de la observación, tomando en cuenta descripciones y distintos elementos presentes en las playas, la lista de verificación permite que, mediante preguntas concretas con respuestas cerradas, se puedan medir niveles y consideraciones multifactoriales, que nos permitan delimitar el nivel de inclusión en la playa a evaluar.

Esta lista de verificación tiene como finalidad evaluar cuáles son los impactos presentes y áreas de oportunidad detectados en el desarrollo de la actividad, todo esto con la intención de detectar con mayor claridad, cuáles deberían de ser los cursos de acción, focalizando esfuerzos que delimiten una progresiva evolución, cambio de enfoque o acciones que se vean reflejados directamente en resultados en la experiencia integral y las adecuaciones necesarias para tener un mayor impacto inclusivo, todo esto para poder generar mejores prácticas en función de los objetivos proyectados.

3.4.5.2 Puntos torales de la lista.

Los 10 puntos torales de esta lista de verificación son los siguientes:

- 1.- Ruta accesible sobre el área
- 2.- Accesos
- 3.- Ruta accesible sobre la arena
- 4.- Áreas de servicio y equipo
- 5.- Servicios para bañistas con necesidades especiales
- 6.- Señalización e Información
- 7.- Personal de servicio
- 8.- Señalización e información
- 9.- Área o establecimiento de alimentos y bebidas
- 10.- Criterios de diseño

La suma de todas las preguntas da un total de 100 reactivos que no son proporcionales en todos los puntos de la lista. La escala que arrojan los resultados se decidió que fueran los siguientes:

3.4.5.3 Tabla de porcentajes totales para determinar nivel de inclusión.

Inclusivo 80-100 Puntos	En la playa existe una oferta considerable y adecuada en adaptabilidades de transporte público, sin incurrir en gastos extraordinarios para lograr trasladarse al lugar. Existe mejora continua para integrar y desarrollar canales y formas de comunicación inclusivas disponibles en el mercado, logrando que la información llegue sin barreras a cualquier persona que la solicite. La playa cuenta con instalaciones, mobiliario, senderos, señalizaciones, préstamo de tecnología para interactuar con el medio sin incidentes y en independencia. Los prestadores de servicios y las personas que interactúan con los visitantes están capacitadas y son conscientes del enfoque ético para interactuar con las personas con alguna discapacidad, promueven la integración e independencia de las personas sin importar las limitaciones presentes de ninguna índole. El transporte, mejoras en calles, servidores públicos, sociedad, políticas públicas, formación educativa, facilitan y promueven la integración e independencia de las personas sin distinción. Existe tecnología propia, mejora e investigación continua que permite el desarrollo y evolución tecnológica al servicio de los usuarios para llevar a cabo la actividad sin mayores incidentes y respondiendo a cada una de las necesidades particulares.
Adecuado 60-80 Puntos	La playa cuenta con opciones de transporte publico adaptable sin grandes incidentes, Adaptaciones no integrales y planes a futuro en función de su entorno y en algunas actividades desarrolladas

	<p>en el área. Existen esfuerzos públicos en lograr mayores niveles de conciencia en la sociedad, mejoras estructurales e integración de lugares no aptos, se cuenta con el desarrollo y mejora contemplada, acompañado de planes y programas de mejora a mediano y largo plazo.</p> <p>Existen esfuerzos públicos en lograr mayores niveles de conciencia en la sociedad, mejoras estructurales e integración de lugares no aptos, se cuenta con el desarrollo y mejora contemplada, acompañado de planes y programas de mejora a mediano y largo plazo.</p> <p>Existen tecnología disponible con impacto en la actividad y planificación, con áreas de oportunidad y contando con tecnología estándar y no a la medida</p>
<p>Limitado 40-60 Puntos</p>	<p>Existen en la playa pocos elementos y conocimiento de necesidades, movilidad inclusiva en etapas iniciales, primeros esfuerzos públicos con impactos y planes emergentes iniciales, que buscan la integración y la mejora en el desarrollo de la actividad.</p> <p>Algunos elementos de adaptabilidad, los medios de transporte llevan a un lugar cercano al sitio, con solo algunas adaptabilidades con poca funcionalidad, obsoletas por el uso o tiempo y con poca o nula comodidad.</p> <p>Inmersión en conocimiento de necesidades, movilidad inclusiva en etapas iniciales, primeros esfuerzos públicos con impactos y planes emergentes iniciales, que buscan la integración y la mejora en la calidad de vida.</p> <p>Tecnología secundaria que no apoya directamente a la actividad con algunos elementos básicos en el desarrollo o el proceso.</p>
<p>Escaso 10-20 Puntos</p>	<p>En la playa existen áreas públicas aisladas sin impacto, esfuerzos básicos muy limitados que no integran a las personas, y los que existen, no son llevadas a cabo de forma intencionada.</p> <p>Existen medios de transporte, pero pocos en cantidad y no siempre disponibles para llegar al sitio. Existe tecnología rudimentaria o desactualizada para el proceso o la actividad.</p> <p>La comunicación solo es a través de medios tradicionales, con algunos elementos que permiten movilidad, pero no de forma intencionada.</p>
<p>Nulo 0-10 Puntos</p>	<p>La playa no cuenta con medios de transporte inclusivos con adaptabilidades para llegar por lo que es muy probable que descarte el lugar como opción ante la falta de movilidad.</p> <p>No hay apoyo tecnológico o de elementos para interactuar con el entorno, de movilidad, información sobre la playa, adaptabilidades o medios de comunicación inclusivos.</p>

No existen condiciones de integración social, planes educativos u organizacionales, medios de transporte o servicios públicos disponibles.

-Tabla 4. Elaboración Propia

Por razones obvias, los parámetros son referencias que nos permitirán definir cuál es el rumbo en grado positivo o en área de oportunidad, tomando como punto de partida cada uno de los puntos torales, siempre considerando que cada playa tiene condiciones únicas e irrepetibles, y que debemos de hacer observaciones que nos permitan delimitar fortalezas o debilidades no encontradas, en caso de que así aplique.

Cualquier situación extraordinaria, deberá tomarse como un indicador a considerar. Algunos ejemplos de estas situaciones lo pueden ser fenómenos naturales que impacten en el lugar, pandemias, crisis económicas o movilizaciones por motivos de seguridad o peligrosidad.

3.4.6 Playas de análisis

3.4.6.1 Playa Chahué



Imagen 14. Google Maps

La bahía Chahué tiene un tamaño de 309.83 hectáreas y se encuentra a un kilómetro del centro de La crucecita y Santa Cruz, en Huatulco. La bahía se encuentra rodeada de vegetación tropical y formaciones rocosas que tiene unos paisajes espectaculares con flora y fauna diversa. Esta bahía cuenta con el distintivo Blue Flag.



Imagen 15. Imagen propia

Blue Flag, como hemos mencionado con anterioridad, es un distintivo internacional que se entrega a playas y marinas, que tiene como objetivo principal premiar a aquellos destinos costeros que han alcanzado la “excelencia” en la gestión y manejo ambiental, seguridad y servicios, aplicación de actividades de educación ambiental y calidad de agua.

Como podemos ver en este último parámetro se le da una importancia relevante a la inclusión con elementos que hacen énfasis en la prioridad de la movilidad, los espacios para personas con discapacidad, a los animales de apoyo y elementos que permitan una movilidad adecuada dentro de las playas con esta certificación. Además, dentro de las mismas, deberán contar con un móvil anfíbio para poder acceder a la playa y al mar sin tantas dificultades.



Imagen16. Imagen propia.

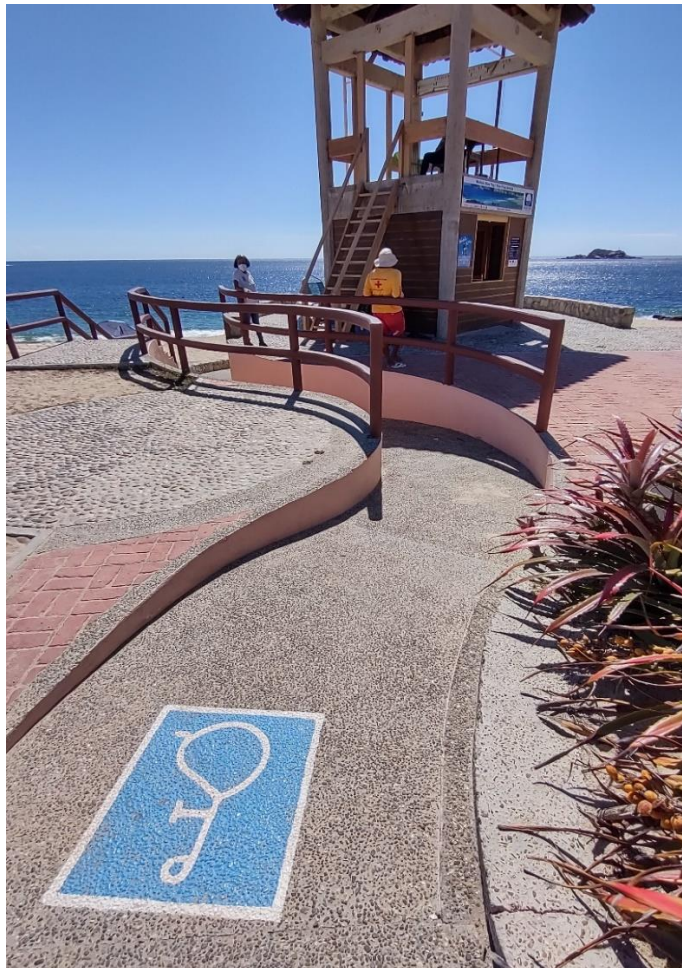


Imagen 17. Imagen propia.



Imagen 18. Imagen propia.

La visita nos arrojó los siguientes resultados en la guía de verificación:

Lista de Verificación							
Elemento a verificar	Respuesta		Puntaje		Puntaje	Elemento	Suma
	SI	NO	0	Con algún avance	0.5		
1.- Ruta Accesible sobre el área	✓						
¿El estacionamiento cercano a la playa cuenta con cajones exclusivos para personas con discapacidad?	✓					1	
¿El servicio de transporte público es accesible hacia la playa?			✓			2	
¿Existe transporte público accesible?			✓			3	
¿Existen paradas accesibles cercanas a la playa?			✓			4	

¿El estacionamiento cuenta con lugares inclusivos con rampas?	✓						5	
¿El área de estacionamiento tiene rampas de acceso a la playa?	✓						6	
¿Los lugares exclusivos se encuentran debidamente señalizados con colores y estructuras?	✓						7	
¿El espacio entre paradas públicas y acceso a la playa permite la movilidad sin incidentes?	✓						8	
2.- Accesos								
¿La playa cuenta con ruta accesible al estacionamiento con camino firme y pavimentado?	✓						9	
¿Existe ruta accesible a los módulos de servicios (préstamo de toallas, mesas, etc.)?	✓						10	
¿Existen rutas accesibles a la zona de mesas y asientos?	✓						11	
¿Cuenta con ruta accesible a la playa?	✓						12	
¿Cuenta con ruta accesible en conjunto desde banqueta, estacionamiento, parada de transporte público hasta la orilla de la playa?					✓		13	
¿Cuenta con ruta accesible a los sanitarios?	✓						14	
¿Cuenta con ruta accesible a regaderas?	✓						15	
¿Cuenta con ruta accesible a vestidores?	✓						16	
¿La vía de acceso, o banqueta de circulación es adecuada para el paso de personas en silla de ruedas, sin obstáculos ni elementos que obstruyan el libre tránsito?	✓						17	
¿Las superficies del piso en el acceso cuenta con acabados homogéneos y antiderrapantes?	✓						18	
¿La superficie del piso es continua, sin desniveles (escaleras, escalones o circulaciones accidentadas) con rampas adecuadas para desniveles?					✓		19	
3.- Ruta accesible sobre la arena								

¿Existe una adecuada adaptabilidad contemplada hasta la orilla del mar con senderos para los diferentes servicios de la playa?				✓			20	
¿La Superficie del piso es estable, antiderrapante tanto en superficie seca, como mojada, con poca transmisión térmica que permite caminar descalzo?						✓	21	
¿Los caminos con tablones de madera, están colocados de forma perpendicular a la dirección de los usuarios y sin espacios libres entre tablones para mayor accesibilidad?						✓	22	
¿Existe camino fijo desde el acceso a la playa y no fijo que condice a la orilla del mar?						✓	23	
¿El camino cuenta con las adaptabilidades para llegar al módulo de información, sanitarios, regaderas, vestidores, área de sombra y/o sombrillas?	✓						24	
¿La zona de sombra mide mínimo 2.50 m de largo por 1.80 m de ancho, con posibilidad de la colocación para sillas anfibias?						✓	25	
4.- Áreas de servicio y equipo								
¿Existe un módulo de atención para personas con discapacidad?	✓						26	
¿La playa cuenta con renta o préstamo de sillas anfibias o adaptabilidades tecnológicas que puedan ser utilizadas para la movilidad dentro de la misma?	✓						27	
¿Existe una zona asignada con mesas, asientos y sombrillas?	✓						28	
¿La playa cuenta con baños y vestidores con adaptabilidades de movilidad?	✓						29	
¿La playa cuenta con regaderas con adaptabilidades para su correcto uso?	✓						30	
¿La playa cuenta con casillero o área de resguardo para objetos de valor?				✓			31	
¿La playa cuenta con resguardo o área asignada para las distintas tecnologías aplicables en la movilidad (sillas de ruedas, muletas, bastones, etc.)?	✓						32	

5.-Servicios para bañistas con necesidades especiales								
¿La playa cuenta con ayudas técnicas para usuarios de las playas o bañistas, con necesidades especiales para disfrutar con seguridad la playa y el mar?						✓		33
¿La playa cuenta con sillas anfibia para uso de personas con discapacidad motriz o movilidad limitada?	✓							34
¿La playa cuenta con grúa que permita la transferencia del usuario de silla de ruedas a la silla anfibia?				✓				35
¿La playa cuenta con servicio médico en caso de ser requerido?	✓							36
¿La playa cuenta con salvavidas sensibilizados en posibles contingencias vinculados al uso de sillas anfibia?	✓							37
¿La playa cuenta con dispositivo de respuesta medica de emergencia en caso de ser requerido?	✓							38
6.- Señalización e Información								39
¿La playa cuenta con sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?						✓		40
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades de comunicación en sitio?						✓		41
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades vinculadas a tecnología digital adaptable?				✓				42
¿El mapa de localización de servicios tiene como mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?				✓				43
7.- Personal de servicio								
¿La playa cuenta con servicio de asistencia?						✓		44
¿La playa cuenta con personal capacitado en necesidades de	✓							45

movilidad de personas con discapacidad?								
¿La playa cuenta con igualdad de condiciones en la prestación de los servicios: préstamo de mesas / sillas adecuadas para personas con discapacidad?					✓		46	
¿La playa cuenta con personal sensibilizado general para el trato adecuado a personas con discapacidad?	✓						47	
¿La playa cuenta con equipo de socorristas capacitados para el apoyo a personas con Discapacidad?	✓						48	
8.- Señalización e información								
¿La playa cuenta con señalamientos adecuados en cantidad y características que permiten una ubicación clara del acceso y los elementos que la conforman?					✓		49	
¿La playa cuenta con los colores, dimensiones y elementos que permiten identificar los señalamientos con claridad?					✓		50	
¿La playa cuenta con portal web o aplicación accesible con información sobre los servicios para personas con discapacidad y movilidad limitada?			✓				51	
¿La playa cuenta con un tablero de anuncios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?					✓		52	
¿Existe descripción sobre las mejoras y adaptabilidades del lugar a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓				53	
¿Existe mapa de ubicación a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓				54	
¿Existe Información sobre el acceso a la playa y servicios disponibles, a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓				55	
¿Existe publicidad e información de servicios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓				56	

¿Existen sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?					✓	57	
9.- Área o establecimiento de Alimentos y Bebidas							
¿El personal esta sensibilizado con los términos adecuado para referirse a una persona con discapacidad en caso de alguna limitación al caminar, oír, ver, hablar, etc.?	✓					58	
¿El área o establecimiento cuenta con una ruta accesible desde la banqueta hasta el área de alimentos y bebidas (por ejemplo,rampa, pasamanos, plataforma, etc.)?					✓	59	
¿En el área o establecimiento hay cajones de estacionamiento o áreas de ascenso y descenso para su uso por personas con discapacidad?	✓					60	
¿El área o establecimiento cuenta con ruta accesible del área de alimentos y bebidas, hasta el área de lavabos o sanitarios?					✓	61	
Los sanitarios de su en el área o establecimiento, ¿Tienen características o adaptabilidades para el uso sin incidentes de personas en silla de ruedas?					✓	62	
¿La carta del área o establecimiento, es accesible para diferentes tipos de usuarios, por ejemplo, tiene letras grandes, con color contrastante, complementada con Braille o digital sonora?			✓			63	
¿El área o establecimiento ha realizado alguna modificación en beneficio de las personas con discapacidad?	✓					64	
¿En el establecimiento o área, labora alguna persona con discapacidad?			✓			65	
¿El establecimiento o área da acceso a personas usuarias con perro de asistencia?			✓			66	
¿Su establecimiento cuenta con dispositivos sonoros de apoyo en caso de emergencia?			✓			67	
¿El personal del área o del establecimiento tiene la posibilidad de comunicarse fácilmente con una					✓	68	

persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?							
¿El área o establecimiento tiene múltiples formas como lo son apoyos auditivos o brailles para comunicar adecuadamente el menú?			✓				69
¿El personal del área o establecimiento puede comunicarse fácilmente con una persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?			✓				70
¿El área o el establecimiento ha logrado identificar con facilidad si existe iluminación, colores o algún objeto que pueda incomodar a alguna persona con discapacidad mental o psicosocial?			✓				71
¿El área o establecimiento cuenta con portal web accesible, donde se pueda consultar la descripción de sus instalaciones y servicios accesibles?			✓				72
¿Existen adaptaciones en el área o establecimiento en las mesas para sillas de rueda?					✓		73
¿Existen adaptaciones en barras o áreas de solicitud de alimentos para silla de ruedas?			✓				74
¿El área o establecimiento, ofrece alternativas de menú para todo tipo de necesidades y gustos, es decir personas diabéticas, alérgicas, vegetarianas, extranjeras, etc.?					✓		75
¿El área o establecimiento, permite el auto servicio en igualdad de condiciones para personas con discapacidad motriz, visual, auditiva, de lenguaje o mental?			✓				76
¿En el área o establecimiento, se cuenta con mesas y barras para sillas de ruedas en lugares como lo pueden ser: terraza, patios al aire libre, balcones, bar, etcétera?					✓		77
¿Los empleados de la zona o establecimiento han recibido capacitación requerida para atender a personas con diferentes tipos de discapacidad?					✓		78
¿La zona o establecimiento cuenta con un sistema de reservación a través de formatos accesibles, por ejemplo, a través páginas web, vía telefónica,			✓				79

aplicaciones auditivas o vinculadas a programas inclusivos?							
¿El área o establecimiento cuenta con un sistema de cobro accesible?			✓			80	
10.- Criterios de diseño							
¿La playa cuenta con señalización visual, táctil, auditiva, clara, que sobresalga?	✓					81	
¿La playa cuenta con superficie de piso con guías podotáctiles, con franjas de advertencia, colores que delimiten relieves en banquetas y cruces peatonales?					✓	82	
¿La playa cuenta con lockers que permitan la interacción independiente con apoyos para personas con discapacidad?			✓			83	
¿Los baños cuentan con inodoro con espacio para silla de ruedas, lavabo, barras de apoyo y botón de asistencia?					✓	84	
¿Existen brigadas inclusivas de apoyo en caso de contingencia dentro del área de playa?	✓					85	
¿Existen asientos de descanso inclusivos a lo largo del área de playa?			✓			86	
¿La playa cuenta con módulos de asistencia presenciales o en línea en tiempo real para el apoyo en caso de ser requerido?	✓					87	
¿La playa cuenta con elementos de realidad virtual que permitan proyectar adaptabilidades de descripción o información dentro del lugar?			✓			88	
¿La playa cuenta con múltiples formas de vincular a la persona con discapacidad con medios de transporte adecuados a sus necesidades?					✓	89	
¿La playa cuenta con zonas delimitadas para un correcto uso del mobiliario acuático sin incidentes?					✓	90	
¿La playa cuenta con áreas específicas para actividades acuáticas sin incidentes en zonas próximas a la playa?					✓	91	
¿La playa cuenta con aplicaciones o portal de internet en la que se describa			✓			92	

la oferta disponible y establecimientos dentro del área?									
¿La playa cuenta con personal que apoye a la persona o grupo con discapacidad a lo largo de la experiencia?						✓	93		
¿La playa cuenta con pasamanos o apoyos tubulares en áreas con inclinación o escaleras?						✓	94		
¿La playa cuenta con un área adecuada y condicionada para el resguardo de perros guía?				✓			95		
¿La playa cuenta con rutas de evacuación accesibles en todas las áreas?						✓	96		
¿La playa cuenta con un señalamiento o plan de protección civil inclusivo en caso de emergencia?						✓	97		
¿La playa cuenta con acera en los lugares próximos al acceso a la arena y al mar?	✓						98		
¿La playa cuenta con una actualización de módulos informativos sobre las condiciones del mar y calidad del agua?	✓						99		
¿Las condiciones del mobiliario y adaptabilidades dentro de la playa se encuentran en buen estado?						✓	100	100	
Promedio de inclusión por puntaje: Limitado							Total	53.5	

--Tabla 5. Tabla de verificación Chahué. Elaboración propia.

Aún con la certificación blue flag, se logran contemplar áreas de oportunidad para lograr impulsar mediante la adición de mayores elementos y suma de conocimientos y tecnologías, sobre todo en la imposibilidad de poder ingresar con perros guía ante una posible contaminación que afecte la calidad de limpieza de la arena y el mar.

Es considerable y aplaudible lo notorio y la evolución de los esfuerzos públicos con impactos y planes emergentes iniciales, que buscan la integración y la mejora en el desarrollo de la actividad.

Estos impulsos no contemplan medio de transporte que lleven a un lugar cercano al sitio, con adaptabilidades limitadas, poco funcionales y sin comodidad presente. Falta de apoyo en tecnología, que logre potencializar el apoyo directo en el desarrollo integral de la actividad.

3.4.6.2 *Playa la entrega*

La playa la entrega, ubicada en la bahía de Santa Cruz, es una de las playas que cuentan con adaptabilidades disponibles dentro del área comprendida en el área de ingreso, estacionamiento, movilidad y señalización dentro del espacio.

La playa toma su nombre debido a que hace referencia al momento histórico en el que el general Vicente Guerrero, fue entregado a los españoles para ser fusilado posteriormente en Cuilapan, en Oaxaca.

Esta playa tiene la posibilidad de llevar a cabo actividades como lo son paseos en lancha, snorkelling, entre otras actividades acuáticas. Cuenta con distintas palapas y restaurantes para disfrutar de alimentos y bebidas típicos de la región.

El estacionamiento tiene señalizado y apartados, lugares exclusivos para personas con discapacidad. En todos los casos cuentan con guías y señalamientos, aunque tienen algunos obstáculos al estar cerca de la zona de desechos del lugar.



Imagen 19. Imagen propia.



Imagen 20. Imagen propia.



Imagen 21. Imagen propia.



Imagen 22. Imagen propia.

En la entrada de la playa, cuyas adaptaciones datan del 2019, podemos ubicar un módulo del DIF en el que se ofrecen los servicios de préstamo de vehículos anfibios, disponibles para los visitantes que los soliciten al acudir a la playa.



Imagen 23. Imagen propia.



-Imagen 24. Imagen propia.

Tanto en el estacionamiento, como en las entradas de la playa, se cuentan con señalamientos en braille describiendo los elementos principales de la playa.



Imagen 25. Imagen propia.



Imagen 26. Imagen propia.

En la rampa principal de la playa existe un espacio para las sillas de ruedas o los medios de movilidad al hacer uso de los servicios de los vehículos acuáticos.



Imagen 27. Imagen propia.



Imagen 28. Imagen propia.

Llegando a este punto podemos ver un sendero de apoyo sobre la arena en donde se divide en dos el camino. Un camino va rumbo a la playa y al mar, y el otro va a una plataforma superior que permite ver la playa desde una perspectiva superior.



Imagen 29. Imagen propia.



Imagen 30. Imagen propia.



Imagen 31. Imagen propia.



Imagen 32. Imagen propia.

Como se puede observar en la imagen, el camino que lleva a la plataforma superior, no tiene señalética ni guías podotáctiles para delimitar zonas seguras que podrían implicar alguna caída o no prever algún riesgo, también la parte más cercana al mar solo tiene una pequeña barra de seguridad. En el área de palapas y de restaurantes también podemos ubicar algunas zonas que realmente no son viables para la movilidad, como es el caso de los baños, el acceso a algunas zonas y las rampas de acceso.



Imagen 33. Imagen propia



Imagen 34. Imagen propia.



Imagen 35. Imagen propia.

En el caso de las regaderas y vestidores no cuentan con ninguna adaptación, ni señalización para el correcto uso de las instalaciones.



Imagen 36. Imagen propia.

El nivel de inclusión en esta playa se encuentra determinado por los accesos, la movilidad en el espacio y la opción de los vehículos anfibios. Por desgracia, ni el módulo del DIF, ni el módulo turístico tienen forma de orientar a turistas nacionales y extranjeros de los servicios con los que cuenta la playa.

Otro aspecto importante, es que no existe transporte público para poder llegar a la playa, en el mejor de los casos será necesario acudir por medios propios en automóvil o mediante un taxi, que, en la mayoría de los casos, no cuentan con el espacio suficiente en la cajuela para llevar una silla de ruedas.

Los espacios con los que cuenta la playa son bastante amplios y adecuados, la limpieza de la playa, las áreas públicas y los servicios, hacen de estos elementos, aspectos positivos que tienen un potencial enorme de mejora para el futuro.

Además, ninguno de los establecimientos de comida, cuenta con elementos comunicativos para la inclusión de personas que así lo soliciten.



Imagen 37. Imagen propia.

En el caso de la lista de verificación, los resultados fueron los siguientes:

Lista de Verificación							
Elemento a verificar	Respuesta		Puntaje	Puntaje	Elemento	Suma	
	SI	NO					
1.- Ruta Accesible sobre el área	✓						
¿El estacionamiento cercano a la playa cuenta con cajones exclusivos para personas con discapacidad?	✓				1		
¿El servicio de transporte público es accesible hacia la playa?			✓		2		
¿Existe transporte público accesible?			✓		3		
¿Existen paradas accesibles cercanas a la playa?			✓		4		

¿El estacionamiento cuenta con lugares inclusivos con rampas?	✓						5	
¿El área de estacionamiento tiene rampas de acceso a la playa?	✓						6	
¿Los lugares exclusivos se encuentran debidamente señalizados con colores y estructuras?	✓						7	
¿El espacio entre paradas públicas y acceso a la playa permite la movilidad sin incidentes?				✓			8	
2.- Accesos								
¿La playa cuenta con ruta accesible al estacionamiento con camino firme y pavimentado?	✓						9	
¿Existe ruta accesible a los módulos de servicios (préstamo de toallas, mesas, etc.)?	✓						10	
¿Existen rutas accesibles a la zona de mesas y asientos?	✓						11	
¿Cuenta con ruta accesible a la playa?	✓						12	
¿Cuenta con ruta accesible en conjunto desde banqueta, estacionamiento, parada de transporte público hasta la orilla de la playa?	✓						13	
¿Cuenta con ruta accesible a los sanitarios?						✓	14	
¿Cuenta con ruta accesible a regaderas?						✓	15	
¿Cuenta con ruta accesible a vestidores?						✓	16	
¿La vía de acceso, o banqueta de circulación es adecuada para el paso de personas en silla de ruedas, sin obstáculos ni elementos que obstruyan el libre tránsito?	✓						17	
¿Las superficies del piso en el acceso cuenta con acabados homogéneos y antiderrapantes?	✓						18	
¿La superficie del piso es continua, sin desniveles (escaleras, escalones o circulaciones accidentadas) con rampas adecuadas para desniveles?	✓						19	
3.- Ruta accesible sobre la Arena								

¿Existe una adecuada adaptabilidad contemplada hasta la orilla del mar con senderos para los diferentes servicios de la playa?					✓	20	
¿La Superficie del piso es estable, antiderrapante tanto en superficie seca, como mojada, con poca transmisión térmica que permite caminar descalzo?	✓					21	
¿Los caminos con tablones de madera, están colocados de forma perpendicular a la dirección de los usuarios y sin espacios libres entre tablones para mayor accesibilidad?	✓					22	
¿Existe camino fijo desde el acceso a la playa y no fijo que condice a la orilla del mar?	✓					23	
¿El camino cuenta con las adaptabilidades para llegar al módulo de información, sanitarios, regaderas, vestidores, área de sombra y/o sombrillas?					✓	24	
¿La zona de sombra mide mínimo 2.50 m de largo por 1.80 m de ancho, con posibilidad de la colocación para sillas anfibus?	✓					25	
4.- Áreas de servicio y equipo							
¿Existe un módulo de atención para personas con discapacidad?	✓					26	
¿La playa cuenta con renta o préstamo de sillas anfibus o adaptabilidades tecnológicas que puedan ser utilizadas para la movilidad dentro de la misma?	✓					27	
¿Existe una zona asignada con mesas, asientos y sombrillas?	✓					28	
¿La playa cuenta con baños y vestidores con adaptabilidades de movilidad?				✓		29	
¿La playa cuenta con regaderas con adaptabilidades para su correcto uso?				✓		30	
¿La playa cuenta con casillero o área de resguardo para objetos de valor?				✓		31	
¿La playa cuenta con resguardo o área asignada para las distintas tecnologías aplicables en la movilidad (sillas de ruedas, muletas, bastones, etc.)?	✓					32	

5.-Servicios para bañistas con necesidades especiales								
¿La playa cuenta con ayudas técnicas para usuarios de las playas o bañistas, con necesidades especiales para disfrutar con seguridad la playa y el mar?						✓	33	
¿La playa cuenta con sillas anfibia para uso de personas con discapacidad motriz o movilidad limitada?	✓						34	
¿La playa cuenta con grúa que permita la transferencia del usuario de silla de ruedas a la silla anfibia?	✓						35	
¿La playa cuenta con servicio médico en caso de ser requerido?	✓						36	
¿La playa cuenta con salvavidas sensibilizados en posibles contingencias vinculados al uso de sillas anfibia?	✓						37	
¿La playa cuenta con dispositivo de respuesta medica de emergencia en caso de ser requerido?				✓			38	
6.- Señalización e información							39	
¿La playa cuenta con sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?	✓						40	
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades de comunicación en sitio?	✓						41	
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades vinculadas a tecnología digital adaptable?				✓			42	
¿El mapa de localización de servicios tiene como mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?	✓						43	
7.- Personal de servicio								
¿La playa cuenta con servicio de asistencia?	✓						44	
¿La playa cuenta con personal capacitado en necesidades de	✓						45	

movilidad de personas con discapacidad?							
¿La playa cuenta con igualdad de condiciones en la prestación de los servicios: préstamo de mesas / sillas adecuadas para personas con discapacidad?			✓			46	
¿La playa cuenta con personal sensibilizado general para el trato adecuado a personas con discapacidad?					✓	47	
¿La playa cuenta con equipo de socorristas capacitados para el apoyo a personas con Discapacidad?	✓					48	
8.- Señalización e información							
¿La playa cuenta con señalamientos adecuados en cantidad y características que permiten una ubicación clara del acceso y los elementos que la conforman?	✓					49	
¿La playa cuenta con los colores, dimensiones y elementos que permiten identificar los señalamientos con claridad?	✓					50	
¿La playa cuenta con portal web o aplicación accesible con información sobre los servicios para personas con discapacidad y movilidad limitada?			✓			51	
¿La playa cuenta con un tablero de anuncios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?	✓					52	
¿Existe descripción sobre las mejoras y adaptabilidades del lugar a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓			53	
¿Existe mapa de ubicación a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?					✓	54	
¿Existe Información sobre el acceso a la playa y servicios disponibles, a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?					✓	55	
¿Existe publicidad e información de servicios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓			56	

¿Existen sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?				✓			57	
9.- Área o establecimiento de Alimentos y Bebidas								
¿El personal esta sensibilizado con los términos adecuado para referirse a una persona con discapacidad en caso de alguna limitación al caminar, oír, ver, hablar, etc.?				✓			58	
¿El área o establecimiento cuenta con una ruta accesible desde la banqueta hasta el área de alimentos y bebidas (por ejemplo, rampa, pasamanos, plataforma, etc.)?						✓	59	
¿En el área o establecimiento hay cajones de estacionamiento o áreas de ascenso y descenso para su uso por personas con discapacidad?	✓						60	
¿El área o establecimiento cuenta con ruta accesible del área de alimentos y bebidas, hasta el área de lavabos o sanitarios?						✓	61	
Los sanitarios de su en el área o establecimiento, ¿Tienen características o adaptabilidades para el uso sin incidentes de personas en silla de ruedas?				✓			62	
¿La carta del área o establecimiento, es accesible para diferentes tipos de usuarios, por ejemplo, tiene letras grandes, con color contrastante, complementada con Braille o digital sonora?				✓			63	
¿El área o establecimiento ha realizado alguna modificación en beneficio de las personas con discapacidad?	✓						64	
¿En el establecimiento o área, labora alguna persona con discapacidad?						✓	65	
¿El establecimiento o área da acceso a personas usuarias con perro de asistencia?	✓						66	
¿Su establecimiento cuenta con dispositivos sonoros de apoyo en caso de emergencia?				✓			67	
¿El personal del área o del establecimiento tiene la posibilidad de comunicarse fácilmente con una						✓	68	

persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?							
¿El área o establecimiento tiene múltiples formas como lo son apoyos auditivos o brailles para comunicar adecuadamente el menú?			✓			69	
¿El personal del área o establecimiento puede comunicarse fácilmente con una persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?					✓	70	
¿El área o el establecimiento ha logrado identificar con facilidad si existe iluminación, colores o algún objeto que pueda incomodar a alguna persona con discapacidad mental o psicosocial?			✓			71	
¿El área o establecimiento cuenta con portal web accesible, donde se pueda consultar la descripción de sus instalaciones y servicios accesibles?			✓			72	
¿Existen adaptaciones en el área o establecimiento en las mesas para sillas de rueda?			✓			73	
¿Existen adaptaciones en barras o áreas de solicitud de alimentos para silla de ruedas?			✓			74	
¿El área o establecimiento, ofrece alternativas de menú para todo tipo de necesidades y gustos, es decir personas diabéticas, alérgicas, vegetarianas, extranjeras, etc.?			✓			75	
¿El área o establecimiento, permite el auto servicio en igualdad de condiciones para personas con discapacidad motriz, visual, auditiva, de lenguaje o mental?			✓			76	
¿En el área o establecimiento, se cuenta con mesas y barras para sillas de ruedas en lugares como lo pueden ser: terraza, patios al aire libre, balcones, bar, etcétera?					✓	77	
¿Los empleados de la zona o establecimiento han recibido capacitación requerida para atender a personas con diferentes tipos de discapacidad?			✓			78	
¿La zona o establecimiento cuenta con un sistema de reservación a través de formatos accesibles, por ejemplo, a través páginas web, vía telefónica,			✓			79	

aplicaciones auditivas o vinculadas a programas inclusivos?							
¿El área o establecimiento cuenta con un sistema de cobro accesible?			✓			80	
10.- Criterios de diseño							
¿La playa cuenta con señalización visual, táctil, auditiva, clara, que sobresalga?					✓	81	
¿La playa cuenta con superficie de piso con guías podotáctiles, con franjas de advertencia, colores que delimiten relieves en banquetas y cruces peatonales?	✓					82	
¿La playa cuenta con lockers que permitan la interacción independiente con apoyos para personas con discapacidad?			✓			83	
¿Los baños cuentan con inodoro con espacio para silla de ruedas, lavabo, barras de apoyo y botón de asistencia?			✓			84	
¿Existen brigadas inclusivas de apoyo en caso de contingencia dentro del área de playa?			✓			85	
¿Existen asientos de descanso inclusivos a lo largo del área de playa?					✓	86	
¿La playa cuenta con módulos de asistencia presenciales o en línea en tiempo real para el apoyo en caso de ser requerido?					✓	87	
¿La playa cuenta con elementos de realidad virtual que permitan proyectar adaptabilidades de descripción o información dentro del lugar?			✓			88	
¿La playa cuenta con múltiples formas de vincular a la persona con discapacidad con medios de transporte adecuados a sus necesidades?					✓	89	
¿La playa cuenta con zonas delimitadas para un correcto uso del mobiliario acuático sin incidentes?	✓					90	
¿La playa cuenta con áreas específicas para actividades acuáticas sin incidentes en zonas próximas a la playa?					✓	91	
¿La playa cuenta con aplicaciones o portal de internet en la que se describa			✓			92	

la oferta disponible y establecimientos dentro del área?									
¿La playa cuenta con personal que apoye a la persona o grupo con discapacidad a lo largo de la experiencia?						✓	93		
¿La playa cuenta con pasamanos o apoyos tubulares en áreas con inclinación o escaleras?	✓						94		
¿La playa cuenta con un área adecuada y condicionada para el resguardo de perros guía?				✓			95		
¿La playa cuenta con rutas de evacuación accesibles en todas las áreas?	✓						96		
¿La playa cuenta con un señalamiento o plan de protección civil inclusivo en caso de emergencia?	✓						97		
¿La playa cuenta con acera en los lugares próximos al acceso a la arena y al mar?	✓						98		
¿La playa cuenta con una actualización de módulos informativos sobre las condiciones del mar y calidad del agua?	✓						99		
¿Las condiciones del mobiliario y adaptabilidades dentro de la playa se encuentran en buen estado?	✓						100	100	
Promedio de inclusión por puntaje: Limitado							Total	55.5	

-Tabla 6. Tabla de verificación playa La Entrega. Elaboración propia.

En esta playa logramos encontrar grandes retos en el apartado de transporte, alimentos y bebidas, regaderas y servicios adicionales prestados en la playa, ya que existen retos importantes en materia de adaptabilidades, comunicación y movilidad. Es importante resaltar que el esfuerzo por incluir las adaptabilidades es muy notorio en áreas de estacionamiento y movilidad en camino a la playa y al mar. Durante nuestra visita, observamos que los módulos que están designados para el préstamo de sillas anfibas se encontraban sin personal, así como también el área de información y no existía contacto alguno para el préstamo de servicio, sobre todo si se toma en consideración que las sillas anfibas, y servicios adicionales, se encontraban encadenados, o con las puertas cerradas, sin ningún conocimiento de contacto por parte de las personas presentes en la playa.

3.4.6.3 *Playa ventura*

Ubicado en la bahía de Tangolunda, también en las bahías de Huatulco, nos encontramos con esta playa ubicada dentro del hotel Las Brisas, que tiene categoría de 5 estrellas y que cuenta con distintas adaptaciones a lo largo de las instalaciones, con apoyos para tener una estadía con el menor número de inconvenientes de movilidad.



Imagen 38. Imagen propia.

Desde la entrada y siguiendo el protocolo de reserva cuando se establece que se requerirán de apoyos especiales, el hotel tiene procedimientos de atención en los que asigna habitaciones cercanas a las playas, albercas, canchas y áreas comunes del hotel. Por las características de tamaño en distribución de habitaciones, también cuentan con vehículos que pueden transportar a una persona y a una silla de ruedas junto con el equipaje, de forma segura y sin incidentes.

En el estacionamiento cercano al lobby, se tiene disponible en el momento que sea necesario, y con prioridad a la movilidad de la cercanía que otorgan estos lugares de estacionamiento, espacios que se mantienen libres, y que en todo momento están a disposición de cualquier persona que lo requiera.



Imagen 39. Imagen propia.

En puntos estratégicos, comenzando desde la entrada, cuentan con distintos baños adaptados que facilitan el poder acudir sin incidentes, en caso de que sea necesario, todos ellos con rampa, espacios y señalizaciones correspondientes. A pesar de esto, hacen falta guías podotáctiles en el piso para personas con bastón o invidentes.



Imagen 40. Imagen propia.



Imagen 41. Imagen propia.

A lo largo de todas las instalaciones, se puede ver el esfuerzo por lograr una movilidad independiente y sin mayores incidentes, aunque desde luego queda el área de oportunidad de las señalizaciones y la guía podotáctil, entre otras.



Imagen 42. Imagen propia.



Imagen 43. Imagen propia.



Imagen 44. Imagen propia.



Imagen 45. Imagen propia.



Imagen 46. Imagen propia.



Imagen 47. Imagen propia.



Imagen 48. Imagen propia.

En el caso de acceso a las playas cuentan con lugares especiales y con camastros que solo pueden ser utilizados por las personas que lo soliciten con entradas y caminos que los orientan a la playa. En cuanto a vehículos anfibios, no cuentan con ellos como parte de su mobiliario, pero pueden conseguirlo.



Imagen 49. Imagen propia.



Imagen 50. Imagen propia.

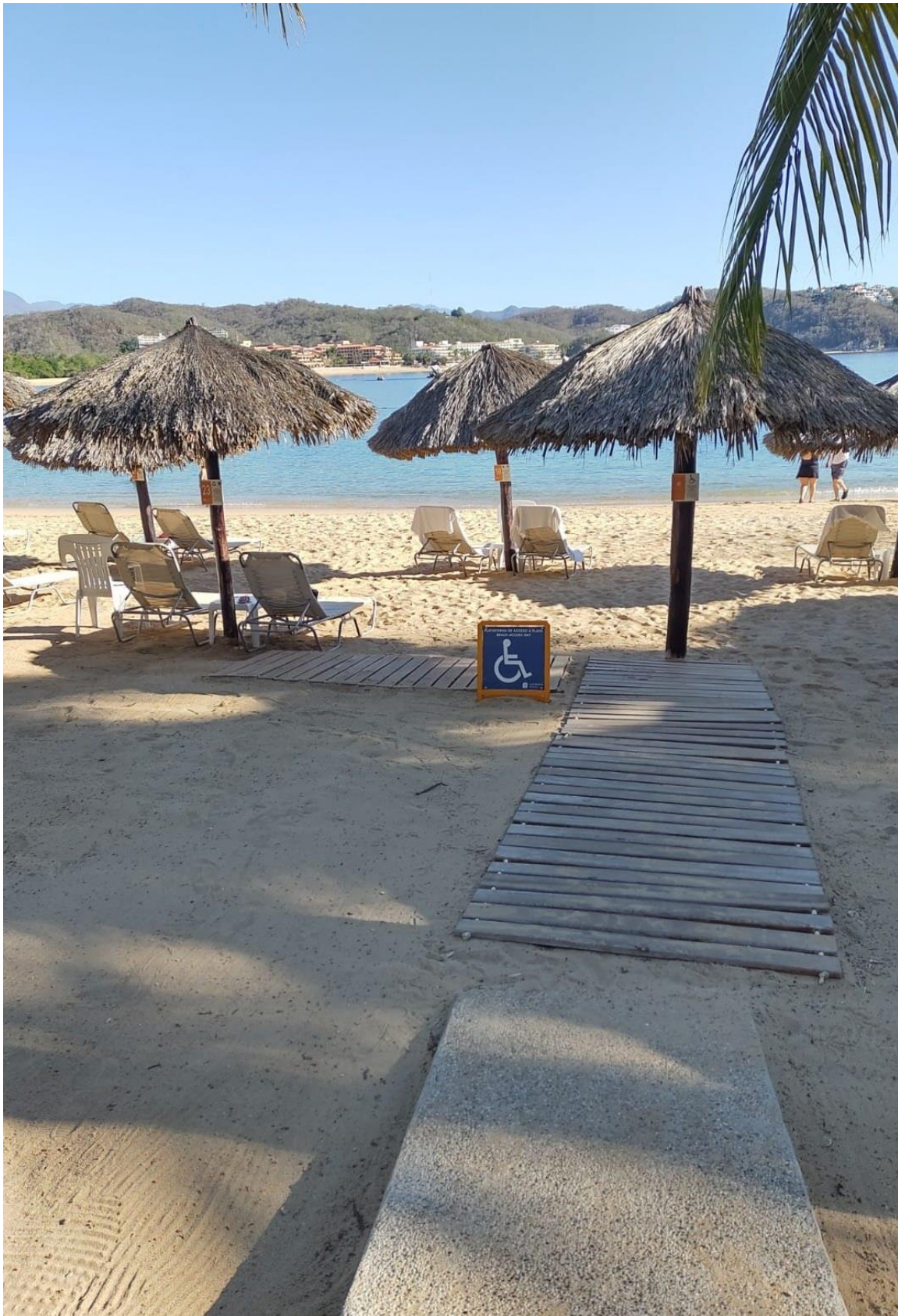


Imagen 51. Imagen propia.

Desde luego que el hotel al estar estructurado de forma escalonada y tener una dimensión tan grande, tiene múltiples áreas de oportunidad en la movilidad sin los automotores que trasladan de las habitaciones al lobby, para poder hacer uso de las instalaciones. Algunas escaleras y rampas son poco funcionales y sin indicaciones incluyentes.

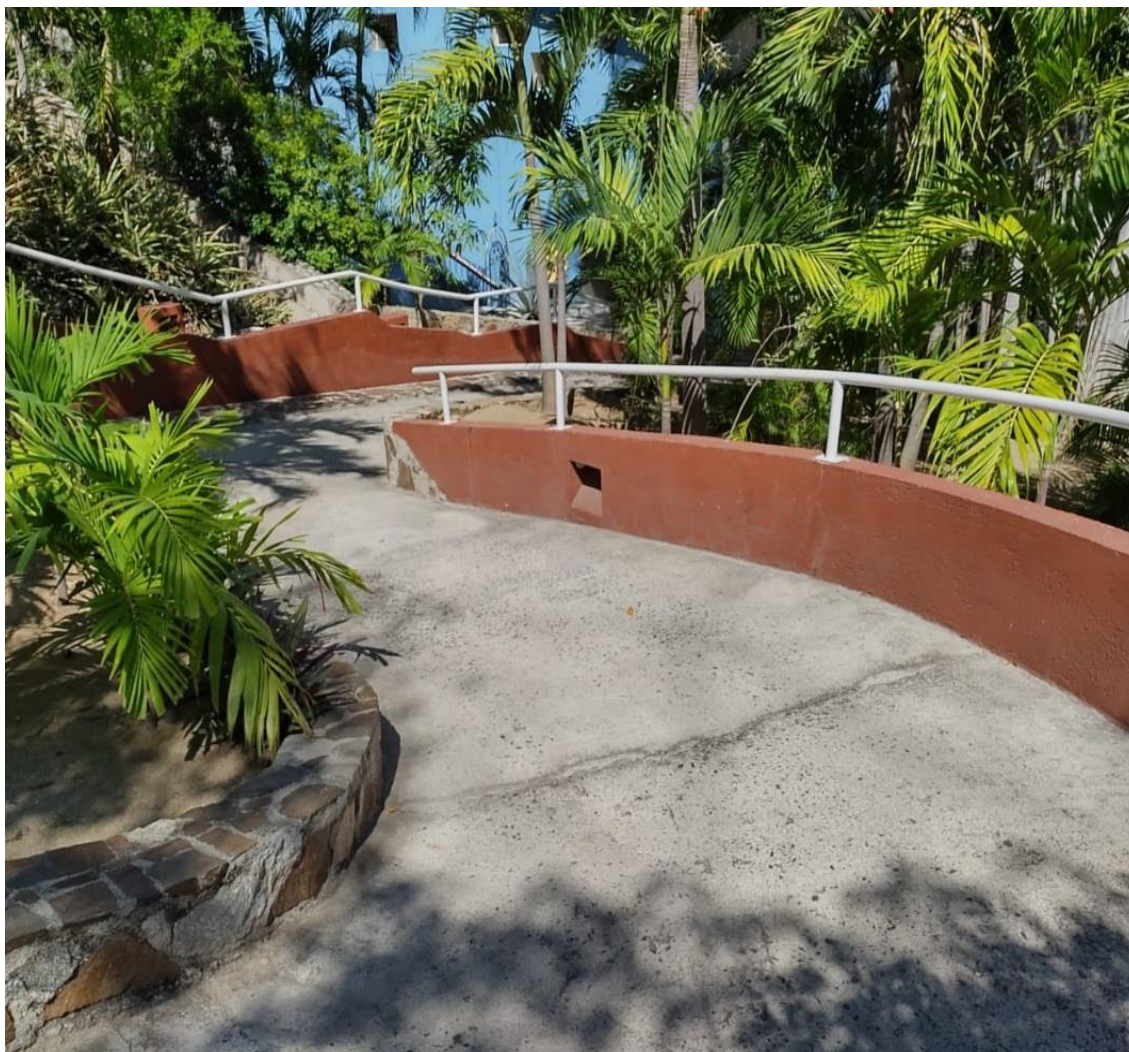


Imagen 52. Imagen propia.



Imagen 53. Imagen propia.



Imagen 54. Imagen propia.



Imagen 55. Imagen propia.

El hotel Las Brisas de Huatulco es un ejemplo de cómo integrar la playa a instalaciones que consideren la inclusión integral en las áreas que lo conforman, y aunque quedan áreas de oportunidad, la idea siempre ha sido que la movilidad y la estadía tenga el menor número de inconvenientes.

Como en la mayoría de los casos, vemos que existen todavía brechas de comunicación para poder integrar a personas con discapacidad visual para moverse con independencia, las formas en las que se encuentra disponible la información en formato braille y los elementos en el área de informes y reservaciones, son áreas de oportunidad.

Para esta playa, los datos que nos arrojó la lista de verificación fueron los siguientes:

Lista de Verificación								
Elemento a verificar	Respuesta			Puntaje		Puntaje	Elemento	Suma
	SI	1	NO	0	Con algún avance	0.5		
1.- Ruta Accesible sobre el área	✓							
¿El estacionamiento cercano a la playa cuenta con cajones exclusivos para personas con discapacidad?	✓						1	
¿El servicio de transporte público es accesible hacia la playa?				✓			2	

¿Existe transporte público accesible?				✓			3	
¿Existen paradas accesibles cercanas a la playa?				✓			4	
¿El estacionamiento cuenta con lugares inclusivos con rampas?	✓						5	
¿El área de estacionamiento tiene rampas de acceso a la playa?	✓						6	
¿Los lugares exclusivos se encuentran debidamente señalizados con colores y estructuras?	✓						7	
¿El espacio entre paradas públicas y acceso a la playa permite la movilidad sin incidentes?				✓			8	
2.- Accesos								
¿La playa cuenta con ruta accesible al estacionamiento con camino firme y pavimentado?	✓						9	
¿Existe ruta accesible a los módulos de servicios (préstamo de toallas, mesas, etc.)?	✓						10	
¿Existen rutas accesibles a la zona de mesas y asientos?	✓						11	
¿Cuenta con ruta accesible a la playa?	✓						12	
¿Cuenta con ruta accesible en conjunto desde banqueta, estacionamiento, parada de transporte público hasta la orilla de la playa?	✓						13	
¿Cuenta con ruta accesible a los sanitarios?	✓						14	
¿Cuenta con ruta accesible a regaderas?	✓						15	
¿Cuenta con ruta accesible a vestidores?	✓						16	
¿La vía de acceso, o banqueta de circulación es adecuada para el paso de personas en silla de ruedas, sin obstáculos ni elementos que obstruyan el libre tránsito?	✓						17	
¿Las superficies del piso en el acceso cuenta con acabados homogéneos y antiderrapantes?	✓						18	

¿La superficie del piso es continua, sin desniveles (escaleras, escalones o circulaciones accidentadas) con rampas adecuadas para desniveles?						✓	19	
3.- Ruta accesible sobre la arena								
¿Existe una adecuada adaptabilidad contemplada hasta la orilla del mar con senderos para los diferentes servicios de la playa?	✓						20	
¿La Superficie del piso es estable, antiderrapante tanto en superficie seca, como mojada, con poca transmisión térmica que permite caminar descalzo?	✓						21	
¿Los caminos con tablones de madera, están colocados de forma perpendicular a la dirección de los usuarios y sin espacios libres entre tablones para mayor accesibilidad?	✓						22	
¿Existe camino fijo desde el acceso a la playa y no fijo que condice a la orilla del mar?	✓						23	
¿El camino cuenta con las adaptabilidades para llegar al módulo de información, sanitarios, regaderas, vestidores, área de sombra y/o sombrillas?	✓						24	
¿La zona de sombra mide mínimo 2.50 m de largo por 1.80 m de ancho, con posibilidad de la colocación para sillas anfibas?	✓						25	
4.- Areas de servicio y equipo								
¿Existe un módulo de atención para personas con discapacidad?	✓						26	
¿La playa cuenta con renta o préstamo de sillas anfibas o adaptabilidades tecnológicas que puedan ser utilizadas para la movilidad dentro de la misma?	✓						27	
¿Existe una zona asignada con mesas, asientos y sombrillas?	✓						28	
¿La playa cuenta con baños y vestidores con adaptabilidades de movilidad?	✓						29	
¿La playa cuenta con regaderas con adaptabilidades para su correcto uso?	✓						30	

¿La playa cuenta con casillero o área de resguardo para objetos de valor?			✓			31	
¿La playa cuenta con resguardo o área asignada para las distintas tecnologías aplicables en la movilidad (sillas de ruedas, muletas, bastones, etc.)?					✓	32	
5.-Servicios para bañistas con necesidades especiales							
¿La playa cuenta con ayudas técnicas para usuarios de las playas o bañistas, con necesidades especiales para disfrutar con seguridad la playa y el mar?	✓					33	
¿La playa cuenta con sillas anfibus para uso de personas con discapacidad motriz o movilidad limitada?	✓					34	
¿La playa cuenta con grúa que permita la transferencia del usuario de silla de ruedas a la silla anfibia?			✓			35	
¿La playa cuenta con servicio médico en caso de ser requerido?	✓					36	
¿La playa cuenta con salvavidas sensibilizados en posibles contingencias vinculados al uso de sillas anfibus?	✓					37	
¿La playa cuenta con dispositivo de respuesta medica de emergencia en caso de ser requerido?	✓					38	
6.- Señalización e información							
¿La playa cuenta con sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?	✓					40	
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades de comunicación en sitio?			✓			41	
¿La playa cuenta con mapa de información con adaptabilidades vinculadas a tecnología digital adaptable?			✓			42	
¿El mapa de localización de servicios tiene como mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?			✓			43	

7.- Personal de servicio								
¿La playa cuenta con servicio de asistencia?	✓							44
¿La playa cuenta con personal capacitado en necesidades de movilidad de personas con discapacidad?	✓							45
¿La playa cuenta con igualdad de condiciones en la prestación de los servicios: préstamo de mesas / sillas adecuadas para personas con discapacidad?	✓							46
¿La playa cuenta con personal sensibilizado general para el trato adecuado a personas con discapacidad?	✓							47
¿La playa cuenta con equipo de socorristas capacitados para el apoyo a personas con Discapacidad?	✓							48
8.- Señalización e información								
¿La playa cuenta con señalamientos adecuados en cantidad y características que permiten una ubicación clara del acceso y los elementos que la conforman?	✓							49
¿La playa cuenta con los colores, dimensiones y elementos que permiten identificar los señalamientos con claridad?	✓							50
¿La playa cuenta con portal web o aplicación accesible con información sobre los servicios para personas con discapacidad y movilidad limitada?						✓		51
¿La playa cuenta con un tablero de anuncios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?				✓				52
¿Existe descripción sobre las mejoras y adaptabilidades del lugar a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?				✓				53
¿Existe mapa de ubicación a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?				✓				54
¿Existe Información sobre el acceso a la playa y servicios disponibles, a través de mínimo dos formas de				✓				55

comunicación: visual, audible y/o táctil?								
¿Existe publicidad e información de servicios a través de mínimo dos formas de comunicación: visual, audible y/o táctil?				✓				56
¿Existen sistemas de orientación con señales para la ubicación de las áreas de servicio a través de mínimo dos sentidos: visual, audible y/o táctil?				✓				57
9.- Área o establecimiento de Alimentos y Bebidas								
¿El personal esta sensibilizado con los términos adecuado para referirse a una persona con discapacidad en caso de alguna limitación al caminar, oír, ver, hablar, etc.?	✓							58
¿El área o establecimiento cuenta con una ruta accesible desde la banqueta hasta el área de alimentos y bebidas (por ejemplo, rampa, pasamanos, plataforma, etc.)?	✓							59
¿En el área o establecimiento hay cajones de estacionamiento o áreas de ascenso y descenso para su uso por personas con discapacidad?	✓							60
¿El área o establecimiento cuenta con ruta accesible del área de alimentos y bebidas, hasta el área de lavabos o sanitarios?	✓							61
Los sanitarios de su en el área o establecimiento, ¿Tienen características o adaptabilidades para el uso sin incidentes de personas en silla de ruedas?	✓							62
¿La carta del área o establecimiento, es accesible para diferentes tipos de usuarios, por ejemplo, tiene letras grandes, con color contrastante, complementada con Braille o digital sonora?						✓		63
¿El área o establecimiento ha realizado alguna modificación en beneficio de las personas con discapacidad?	✓							64
¿En el establecimiento o área, labora alguna persona con discapacidad?						✓		65

¿El establecimiento o área da acceso a personas usuarias con perro de asistencia?	✓						66	
¿Su establecimiento cuenta con dispositivos sonoros de apoyo en caso de emergencia?			✓				67	
¿El personal del área o del establecimiento tiene la posibilidad de comunicarse fácilmente con una persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?	✓						68	
¿El área o establecimiento tiene múltiples formas como lo son apoyos auditivos o brailles para comunicar adecuadamente el menú?						✓	69	
¿El personal del área o establecimiento puede comunicarse fácilmente con una persona con discapacidad auditiva y/o de lenguaje?						✓	70	
¿El área o el establecimiento ha logrado identificar con facilidad si existe iluminación, colores o algún objeto que pueda incomodar a alguna persona con discapacidad mental o psicosocial?			✓				71	
¿El área o establecimiento cuenta con portal web accesible, donde se pueda consultar la descripción de sus instalaciones y servicios accesibles?			✓				72	
¿Existen adaptaciones en el área o establecimiento en las mesas para sillas de rueda?	✓						73	
¿Existen adaptaciones en barras o áreas de solicitud de alimentos para silla de ruedas?						✓	74	
¿El área o establecimiento, ofrece alternativas de menú para todo tipo de necesidades y gustos, es decir personas diabéticas, alérgicas, vegetarianas, extranjeras, etc.?						✓	75	
¿El área o establecimiento, permite el auto servicio en igualdad de condiciones para personas con discapacidad motriz, visual, auditiva, de lenguaje o mental?			✓				76	
¿En el área o establecimiento, se cuenta con mesas y barras para sillas de ruedas en lugares como lo pueden						✓	77	

ser: terraza, patios al aire libre, balcones, bar, etcétera?								
¿Los empleados de la zona o establecimiento han recibido capacitación requerida para atender a personas con diferentes tipos de discapacidad?	✓						78	
¿La zona o establecimiento cuenta con un sistema de reservación a través de formatos accesibles, por ejemplo, a través páginas web, vía telefónica, aplicaciones auditivas o vinculadas a programas inclusivos?					✓		79	
¿El área o establecimiento cuenta con un sistema de cobro es accesible?	✓						80	
10.- Criterios de diseño								
¿La playa cuenta con señalización visual, táctil, auditiva, clara, que sobresalga?					✓		81	
¿La playa cuenta con superficie de piso con guías podotáctiles, con franjas de advertencia, colores que delimiten relieves en banquetas y cruces peatonales?							82	
¿La playa cuenta con lockers que permitan la interacción independiente con apoyos para personas con discapacidad?			✓				83	
¿Los baños cuentan con inodoro con espacio para silla de ruedas, lavabo, barras de apoyo y botón de asistencia?	✓						84	
¿Existen brigadas inclusivas de apoyo en caso de contingencia dentro del área de playa?	✓						85	
¿Existen asientos de descanso inclusivos a lo largo del área de playa?					✓		86	
¿La playa cuenta con módulos de asistencia presenciales o en línea en tiempo real para el apoyo en caso de ser requerido?					✓		87	
¿La playa cuenta con elementos de realidad virtual que permitan proyectar adaptabilidades de descripción o información dentro del lugar?			✓				88	
¿La playa cuenta con múltiples formas de vincular a la persona con					✓		89	

discapacidad con medios de transporte adecuados a sus necesidades?								
¿La playa cuenta con zonas delimitadas para un correcto uso del mobiliario acuático sin incidentes?	✓						90	
¿La playa cuenta con áreas específicas para actividades acuáticas sin incidentes en zonas próximas a la playa?	✓						91	
¿La playa cuenta con aplicaciones o portal de internet en la que se describa la oferta disponible y establecimientos dentro del área?	✓						92	
¿La playa cuenta con personal que apoye a la persona o grupo con discapacidad a lo largo de la experiencia?	✓						93	
¿La playa cuenta con pasamanos o apoyos tubulares en áreas con inclinación o escaleras?						✓	94	
¿La playa cuenta con un área adecuada y condicionada para el resguardo de perros guía?				✓			95	
¿La playa cuenta con rutas de evacuación accesibles en todas las áreas?	✓						96	
¿La playa cuenta con un señalamiento o plan de protección civil inclusivo en caso de emergencia?	✓						97	
¿La playa cuenta con acera en los lugares próximos al acceso a la arena y al mar?	✓						98	
¿La playa cuenta con una actualización de módulos informativos sobre las condiciones del mar y calidad del agua?	✓						99	
¿Las condiciones del mobiliario y adaptabilidades dentro de la playa se encuentran en buen estado?	✓						100	100
Promedio de inclusión por puntaje: Adecuado							Total	70

-Tabla 7. Tabla de verificación playa La Aventura. Elaboración propia.

La mayor consideración que se debe hacer con respecto a esta evaluación es que la playa publica se encuentra beneficiada por los atributos directamente vinculados a la logística, instalaciones, adaptabilidades y mejoras que permite estar integrado a un hotel de 5 estrellas.

La mayor de las áreas de oportunidad radica en el transporte público y los medios disponibles para hacer uso de este con adaptabilidades incluidas, ya que son muy limitadas. La mayoría de los esfuerzos no son de carácter público y no cuenta con un acceso público directo a la playa al público en general, a menos que se cuente con un transporte privado o se contemple ser huésped del hotel.

Desde luego que, con estas características, la mejora contemplada, es proporcional a los planes y programas a mediano y largo plazo, sobre todo en consideración en adaptabilidades próximas a la playa, son llevadas a cabo exclusivamente por el hotel.

Otro asunto relevante lo implica el aspecto de que, si no se es huésped del hotel, difícilmente se dará un trato integral, lo cual deja algunos apartados como incógnita, especialmente en apartados de movilidad, uso de servicios y alimentos y bebidas, en caso de que fuera requerido.

3.4.7 Ejemplos de inclusión en playas, museo y lugares turísticos en México

3.4.7.1 *Playa Cuastecomates. Cihuatlán, Jalisco*

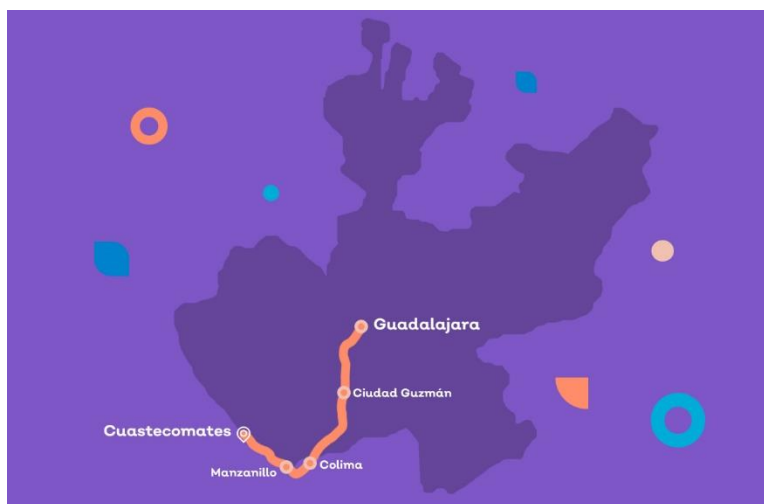


Imagen 56. Fuente: Promoción turística Cuastecomates. (Gobierno del Estado de Jalisco, 2022)

En el estado de Jalisco, en el municipio de Cihuatlán, se encuentra la playa que se describe como la primera incluyente del Pacífico, con un mar de poca profundidad y oleaje tranquilo en donde se han integrado al entorno los espacios y recursos necesarios que permiten tener movilidad e independencia a personas con discapacidad y turistas en general. La playa se encuentra a dos kilómetros de la carretera federal 200, muy cerca de Melaque, en donde se cuenta con solo seis cuadras y cinco calles próximas a la playa Cuastecomates.

Uno de los principales servicios, consiste en vehículos anfibios en los que con una renta simbólica y dejando una identificación oficial en el lugar, se puede contar con

un acercamiento a la playa aún con movilidad reducida, interactuando con la playa sin mayor complicación.

Uno de los elementos a destacar, es que, en el módulo de préstamo, cuentan con grúa móvil para hacer el abordaje al vehículo anfíbio, lo cual facilita el movimiento y da certidumbre a los usuarios al hacer uso de este servicio, que además, cuenta con un número considerable de estos.

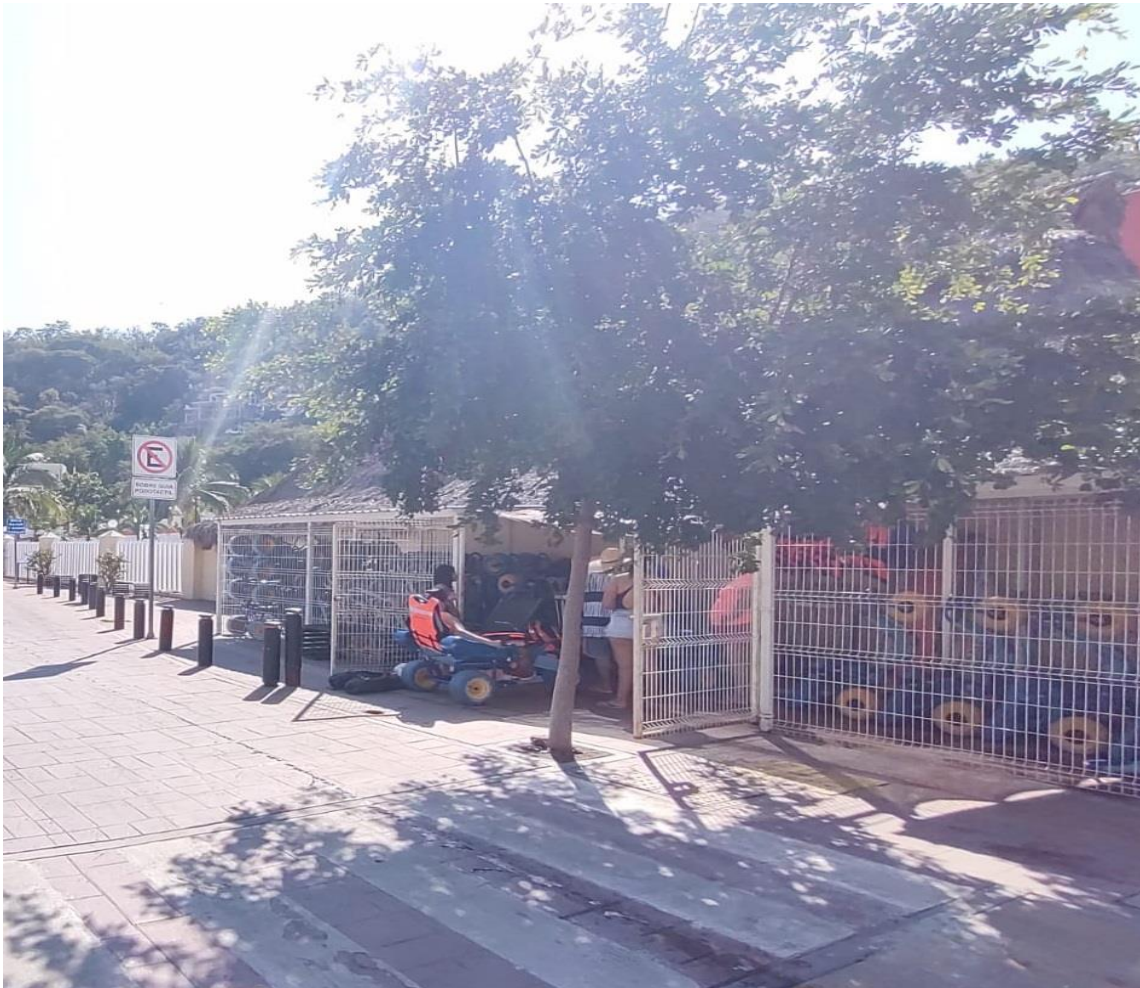


Imagen 57. Imagen propia.

Se realizó una reestructura vial integral, en donde las aceras y los cruces peatonales se equiparon con pavimento táctil y se agregó Braille a los letreros de las calles y mapas turísticos.

Las señales de tránsito e información en todo el municipio informan a los visitantes de la accesibilidad para las personas con discapacidad, que pueden disfrutar de accesos directos a la playa, proyectados con tabloncillos sólidos de madera, en la parte más próxima, contando con accesos con superficie sólida, algunos sin señalamientos o demasiado angostos ante el flujo constante de visitantes.



Imagen 58. Imagen propia.



Imagen 59. Imagen propia.

Los dos hoteles de la ciudad ofrecen 110 habitaciones, de las cuales 27 han sido adaptadas para recibir a personas con movilidad reducida. También hay una unidad de atención médica de emergencia preparada.



Imagen 60. Imagen propia



Imagen 61. Imagen propia.

Algunos de los vendedores ambulantes en la playa se encuentran inconformes, pues las modificaciones han implicado una disminución en el número de los turistas que pueden hacer uso de la misma; también argumentan que, con las adaptaciones, ya no quedan espacios de estacionamiento que no sean exclusivos para personas con discapacidad, salvo un estacionamiento privado en el que se tiene que pagar.



Imagen 62. Imagen propia.

Con estos comentarios, contemplamos que este podría ser el contrapeso de dar un enfoque inclusivo, en un lugar que cuenta con pocas calles, y que tiene una capacidad limitada de lugares de estacionamiento para responder a la demanda de lugares de estacionamiento para poder disfrutar de la playa.

Ante la cercanía de Barra de Navidad o Melaque, muchos turistas deciden optar por un lugar que les permita tener un lugar para poder estacionarse, sobre todo porque consideran que tal vez no requieren de estos servicios, o no tienen la necesidad exclusiva de hacer uso de ellos, por lo que esto estaría alejando a los turistas habituales que visitaban a la playa de forma regular, antes de las adecuaciones.



Imagen 63. Imagen propia.



Imagen 64. Imagen propia.

Como se observa en las imágenes, no es una situación exclusiva de planeación ya que el trazado de las calles original es muy estrecho y no da lugar a poder ampliar los lugares de estacionamiento. La banqueta da prioridad a la movilidad peatonal y a la baldosa o pavimento podotáctil.

Algunos de los andadores se encuentran con materiales u obstáculos con los que difícilmente se podría transitar libremente en el lugar. Además, el paso peatonal se encuentra obstruido por esta búsqueda de espacios ante el déficit de lugares de estacionamiento.



Imagen 65. Imagen propia.



Imagen 66. Imagen propia.



Imagen 67. Imagen propia.



Imagen 68. Imagen propia.



Imagen 69. Elaboración propia.

Otro aspecto relevante es la distancia existente entre la playa y los vehículos anfibios, ya que la movilidad a la playa es un poco compleja por las características de accesos y rampas, que se encuentran ocupadas parcial o totalmente por el comercio formal e informal del lugar.



Imagen 70. Imagen propia.



Imagen 71. Imagen propia.



Imagen 72. Imagen propia.



Imagen 73. Imagen propia.



Imagen 74. Imagen propia.

Uno de los accesos a la playa, tiene la peculiaridad de no tener forma accesible a la playa, a pesar de contar con la señalética y los elementos que dirigen a la entrada que se observa en la siguiente imagen.

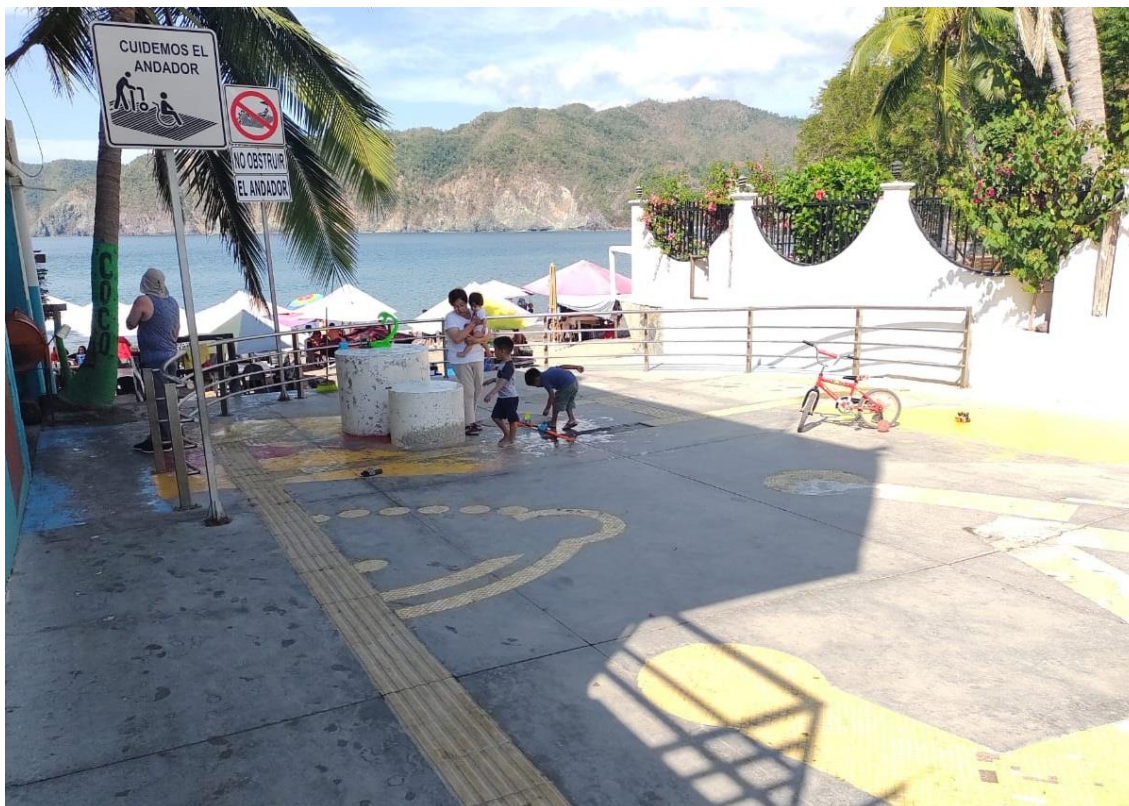


Imagen 75. Imagen propia.



Imagen 76. Imagen propia.

Algunas de las indicaciones al visitante que hacen evidentes las adaptabilidades o las señaléticas, muy importantes para trascender el mensaje al público en general y a los usuarios en materia de comunicación, se encuentran deterioradas o colocadas de forma temporal o complementaria, con un desgaste bastante considerable.



Imagen 77. Imagen propia.



Imagen 78. Imagen propia.



Imagen 79. Imagen propia.

En la parte de baños públicos también existen áreas de oportunidad en cuanto a los niveles de adaptabilidad, así como con la comunicación de menú en algunos negocios que se encuentran en la playa ya que no tienen comunicación en braille.



Imagen 80. Imagen propia.

Disfruta de sus especialidades...

COCTELES

-CHABELA-	
Camarón	\$ 185
Pulpo	\$ 240
Mixta	\$ 220
Campechana	\$ 240
-COCTEL-	
Camarón	\$ 160
Pulpo	\$ 200
Mixta	\$ 190
Campechana	\$ 210

BOTANAS Y ENSALADAS

Ensalada camarón	\$ 180
Ensalada pulpo	\$ 250
Bobana camarón	\$ 180
Bobana pulpo	\$ 260
Bobana callo	\$ 260
Bobana gorro	\$ 260
Bobana caracol	\$ 260
Bobana campechana (3 mariscos)	\$ 240
Ceviche camarón	\$ 180
Ceviche pescado	\$ 170
Camarón aguachile	\$ 180
Chachimi pescado	\$ 170
Bobana lapa	\$ 200

CALDOS

Pescado	\$ 200
Camarón	\$ 200
Campechano	\$ 220

OSTIONES

12a. de Ostión en su concha
12a. de Ostión empanizado
12a. de ostión encebollado

-PESCADOS-

Huachinango
Huachinango a la diablo
Pescado Zarandeado

-LANGOSTAS Y JAIBAS-

Al natural
A la diablo
Al ajo
Al ajillo

*Los platillos se preparan al momento,
agradecemos su tiempo de espera.

*Ingrediente extra, tiene costo extra.

Buen Provecho

Imagen 81. Imagen propia.

3.4.7.2 Playa Delfines, Cancún, Quintana Roo.

Esta playa cuenta con la certificación Blue Flag. Se encuentra en el kilómetro 18 del boulevard Kukulcán, en la zona hotelera de Cancún. La entrada a la playa pública es gratuita con algunos servicios que solo abarcan el horario de 9 am a 6 pm.

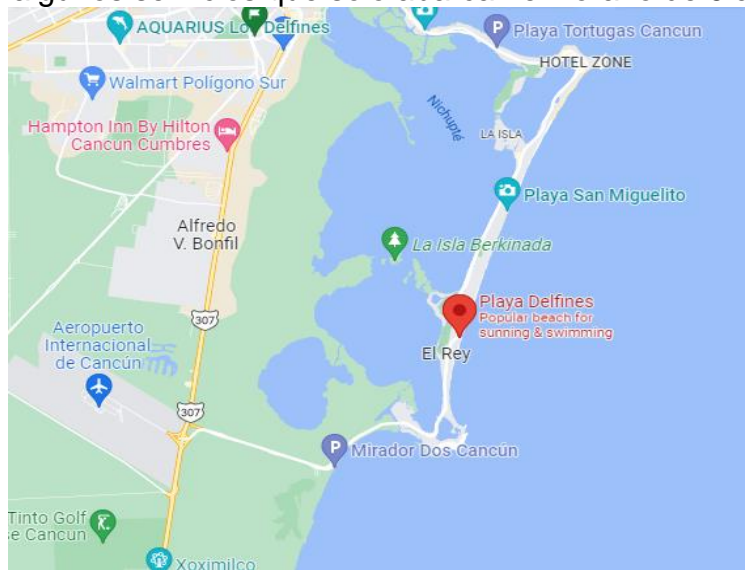


Imagen 82. Google Maps

En la entrada principal encontramos un cruce sin semáforos con señalizaciones auditivas, pero con rampas y delimitaciones de franjas peatonales, sin embargo, no cuenta con señalizaciones en braille o franjas con piso podotáctil



Imagen 83. Imagen propia.

En cuanto a los lugares de estacionamiento se encuentran señalizados y complementados con las rampas de acceso. En el módulo de Blue Flag nos comentaron que, por pandemia y desgaste, los vehículos anfibios no se encontraban disponibles y no tenían una fecha estimada en la cual volverían a contar con estos.



Imagen 84. Imagen propia.

En la entrada se encuentra la información de la playa con detalles de la calidad del agua y la bandera en la que se encontraba el mar en ese momento en relación al oleaje y las corrientes, así como el riesgo que implica meterse al mar. Sin embargo, no había comunicación en braille o piso podotáctil que informara la presencia de este mismo, ni en el mapa, ni en el mirador de la entrada. Tampoco disponía de rampas de acceso.



Imagen 85. Imagen propia.

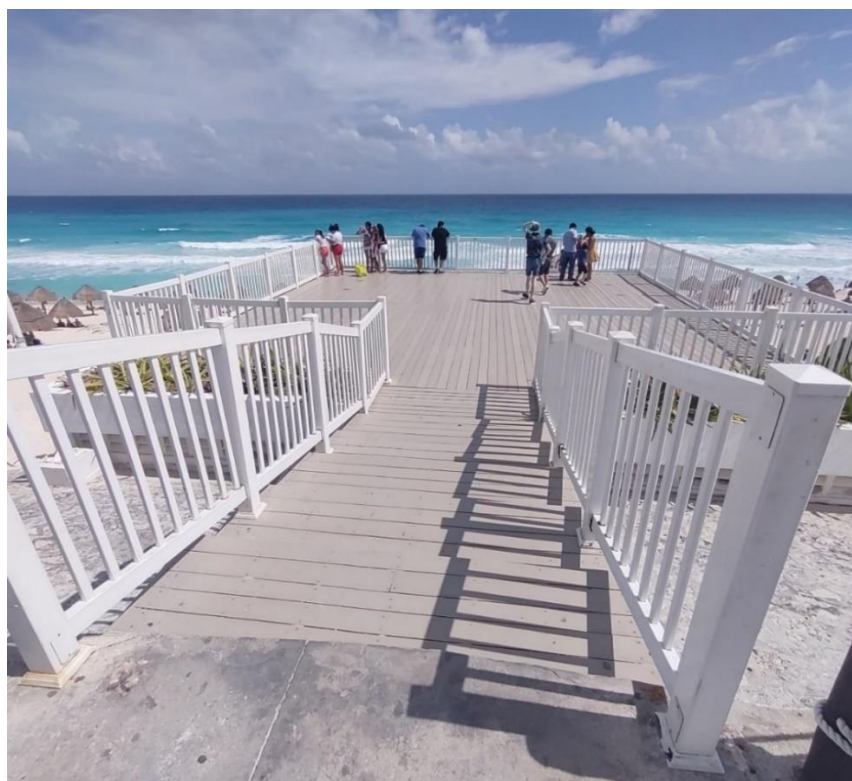


Imagen 86. Imagen propia.

La rampa principal de acceso a los baños y a la playa no cuenta con señalizaciones, ni delimitaciones de cuál es el camino determinado para sillas de ruedas o vehículos anfibios, la única referencia es el color azul del piso, el mirador secundario no tiene ninguna señalización.



Imagen 87. Imagen propia.



Imagen 88. Imagen propia.

La rampa previa a la playa cuenta un área exclusiva con palapas y espacio para sillas de ruedas o vehículos anfibios, con un sendero de madera bien estructurado y con señalamientos que delimitan el uso prioritario para personas con discapacidad, No tiene piso podotáctil ni comunicación en braille.



Imagen 89. Imagen propia.



Imagen 90. Imagen propia.



Imagen 91. Imagen propia.

En la rampa previa a la playa no existe continuidad al presentarse un espacio inconcluso y las escaleras, no tienen barrera de protección, aunado a esto, no existe un sendero de madera que permita la cercanía de las sillas de ruedas o vehículos anfibios al mobiliario próximo a la playa. No hay comunicación en Braille o sendero podotáctil.



Imagen 92. Imagen propia.



Imagen 93. Imagen propia.



Imagen 94. Imagen propia.



Imagen 95. Imagen propia.

Lateral a la playa, se cuenta con una rampa que bien podría utilizarse como acceso, pero por su inclinación y la obstrucción de arena, resulta bastante inadecuado considerarla para estos fines.



Imagen 96. Imagen propia

3.4.7.3 Playa Chac Mool, Cancún, Quintana Roo.

Se encuentra en el kilómetro 10 del boulevard Kukulcán, en la zona hotelera de Cancún. También cuenta con la certificación Blue Flag. Sus servicios abarcan el horario de 9 am a 6 pm. La entrada es muy estrecha y da prioridad a los automóviles a pesar de contar con rampas de acceso. La entrada está delimitada por una cadena que detiene a los automóviles, pero también a sillas de ruedas o anfibus para ingresar



Imagen 97. Imagen propia.



Imagen 98. Imagen propia.

La playa cuenta con señalizaciones en inglés y español, sobre la situación del oleaje y la pureza del mar, pero sin ninguna señalización en braille, comunicación alterna o piso podotáctil, además el ingreso es muy accidentado porque la mitad del sendero de la misma, se encuentra ocupada por automóviles, que al salir, la obstruyen por completo la entrada. Los espacios exclusivos se encuentran señalizados de forma somera con líneas azules.



Imagen 99. Imagen propia.



Imagen 100. Imagen propia.

Las regaderas y los baños tienen acceso para silla de ruedas, pero no están adaptadas para poder hacer uso de ellas, ni señalizaciones en braille o piso podotáctil que delimite el camino a seguir.



Imagen 101. Imagen propia.



Imagen 102. Imagen propia.

El área con la rampa y sendero, que dirige a la tarima donde se pueden colocar las sillas de ruedas, no tiene protección para sombra contra el sol, ni barreras contra accidentes, no hay señalización alguna, se encuentra desgastado y cubierto por la arena. Aunado a esto, las sillas anfibas también se retiraron de la zona y no se encuentran disponibles por el momento.



Imagen 103. Imagen propia.



Imagen 104. Imagen propia.



Imagen 105. Imagen propia.

Más allá del sendero que dirige a la tarima exclusiva en la playa, no existe ningún camino o tablonés en continuidad que permitan la cercanía a la playa ni a la interacción con el mobiliario.

3.4.7.4 Playa Marlin Cancún, Quintana Roo.

Se encuentra en el kilómetro 13 del boulevard Kukulcán, en la zona hotelera de Cancún, justo frente a plaza Kukulcán.

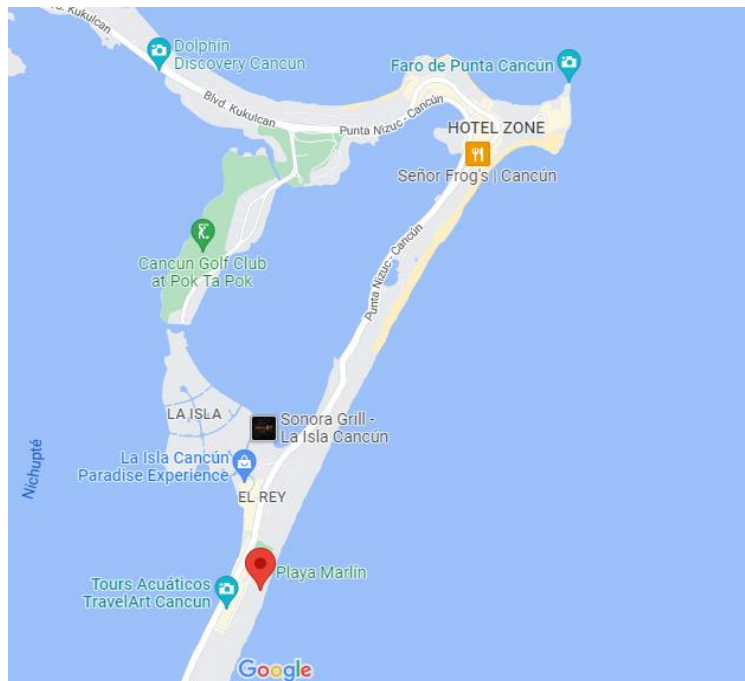


Imagen 106. Google Maps.



Imagen 107. Imagen propia.

Los principales accesos peatonales se encuentran únicamente delimitados por los terrenos existentes, pero sin banquetas, ni rampas que posibiliten una adecuada movilidad para llegar al acceso de la playa.



Imagen 108. Imagen propia.



Imagen 109. Imagen propia

La entrada a la playa se encuentra bloqueada por una cadena y no existe una rampa adecuada que permita el acceso al sendero que dirige hacia la playa.



Imagen 110. Imagen propia.

El sendero de madera junto con las escaleras y la rampa son angostos, no tienen señalamientos en braille y no hay piso podotáctil que de mayor referencia para llegar a la playa.



Imagen 111. Imagen propia.

La rampa desemboca en la parte media de acceso, donde se encuentran los baños con rampas de acceso angostas, sin señalamientos en braille o piso podotáctil. En la zona previa a la playa existen zonas exclusivas, pero no tienen senderos ni mobiliario complementario como lo podrían ser mesas adaptables.



Imagen 112. Imagen propia.



Imagen 113. Imagen propia.



Imagen 114. Imagen propia.

Justo al finalizar el área reservada y la rampa de acceso, no existe ningún sendero que pueda permitir con mayor facilidad el traslado, tampoco se cuenta con señalización, ni disponibilidad de sillas anfibias para una interacción directa con la playa y el mar.



Imagen 115. Imagen propia.



Imagen 116. Imagen propia.



Imagen 117. Imagen propia.



Imagen 118. Imagen propia

3.4.7.5 Playa las perlas, Cancún, Quintana Roo.

Ubicada en el kilómetro 2.5 en el Boulevard Kukulcán, cuenta con la certificación Blue Flag y es la más pequeña de las playas que ostentan la certificación. En el módulo de información, nos comunican que las sillas anfibia tampoco estaban disponibles por motivos de desgaste y pandemia. Durante la visita, esta playa tiene la consideración de presencia de sargazo.

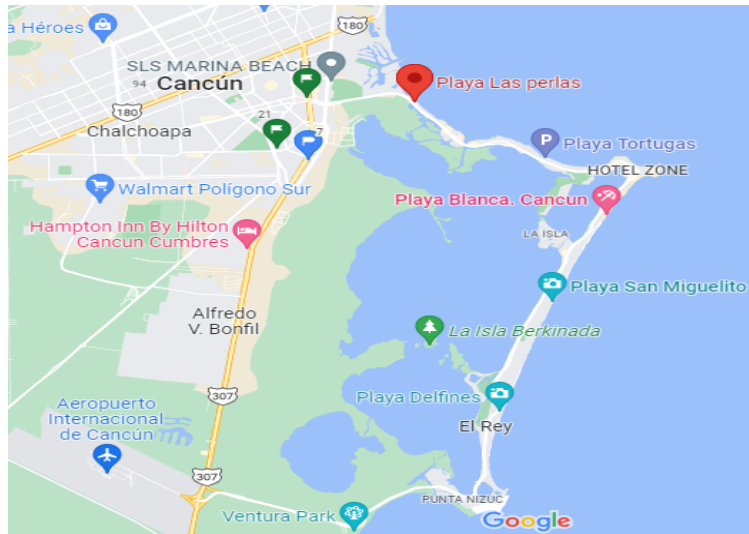


Imagen 119. Google Maps.

En la entrada se encuentran delimitados los accesos con rampas y lugares de estacionamiento exclusivos señalados con pintura. No existe piso podotáctil o módulos en braille que den indicaciones sobre el acceso a la playa. Del mismo modo, el pizarrón informativo a la entrada que delimita la bandera en curso, por motivos del oleaje y la calidad del agua, no tiene adaptabilidad alguna de comunicación.



Imagen 120. Imagen propia.



Imagen 121. Imagen propia.



Imagen 122. Imagen propia.

Algunos accesos a la playa no cuentan con senderos o delimitaciones para poder ingresar.



Imagen 123. Imagen propia.



Imagen 124. Imagen propia.



Imagen 125. Imagen propia.

Las áreas de baños y vestidores cuentan con accesos con rampas, pero no tienen señalamientos en Braille o con piso podotáctil.



Imagen 126. Imagen propia.



Imagen 127. Imagen propia.



Imagen 128. Imagen propia

El acceso principal a la playa tiene una rampa para ingresar, con un sendero limitado a la movilidad y estabilidad en el mobiliario instalado en la misma, caso contrario en lo relacionado a lograr una cercanía independiente al mar, sobre todo por la falta de sillas anfibas y la presencia de sargazo en la playa.



Imagen 129. Imagen propia.



Imagen 130. Imagen propia.



Imagen 131. Imagen propia.



Imagen 132. Imagen propia.



Imagen 133. Imagen propia



Imagen 134 Imagen propia

3.4.7.6 Centro histórico y malecón. Campeche

En el centro histórico de la ciudad de Campeche, podemos observar que se han hecho adecuaciones como indicaciones de las calles en braille, pero sin rampas ni piso podotáctil. Todo esto en el dilema de conservar la esencia de los lugares históricos sin modificaciones que alteren su origen histórico.



Imagen 135. Imagen propia.



Imagen 136. Imagen propia.

Sin embargo, algunas calles han sido adaptadas para conservar la esencia con adaptabilidades que incluyen continuidades en nivel entre banqueta, paso peatonal y andadores vehiculares. Desde luego existen múltiples áreas de oportunidad en cuanto a comunicación y pisos podotáctiles.



Imagen 137. Imagen propia.

En algunos andadores peatonales se da prioridad a los negocios locales y aunque ocupan la mayoría del espacio, se tiene respeto por las delimitaciones del piso podotáctil y los espacios para poder tener una movilidad sin mayores incidentes.



Imagen 138. Imagen propia.

En algunas calles resulta más que evidente el esfuerzo por contar con adaptabilidades, respetando el origen histórico, colocando rampas y piso podotáctil que faciliten la movilidad en caso de ser necesario.



Imagen 139. Imagen propia.



Imagen 140. Imagen propia.



Imagen 141. Imagen propia.

El malecón de Campeche es un corredor delimitado por la costa al norte de la ciudad capital con una espectacular vista del Golfo de México. Existen distintos lugares a lo largo del malecón que incluyen restaurantes, juegos infantiles o un centro comercial. La mayoría de los cruces peatonales cuentan con rampas y cebras que delimitan una movilidad adecuada.



Imagen 142. Imagen propia.



Imagen 143. Imagen propia.

En la parte más próxima al mar, se han dispuesto rampas y lugares de estacionamiento exclusivos, senderos peatonales, sendero para bicicletas y otros medios móviles. Del mismo modo, resulta bastante adecuado para poder disfrutar del mar en silla de ruedas sin mayores incidentes, a comparación de algunas banquetas que integran al centro histórico, que son tan angostas, que resultaría imposible la movilidad independiente.



Imagen 144. Imagen propia



Imagen 145. Imagen propia



Imagen 146. Imagen propia.

De forma contrastante, a lo largo de la banqueta próxima al malecón, existen áreas de oportunidad con respecto a la movilidad. Algunos cruces no tienen paso para el uso de silla de ruedas y hay bastantes áreas obstruidas sin oportunidad de tránsito sin incidentes.



Imagen 147. Imagen propia.

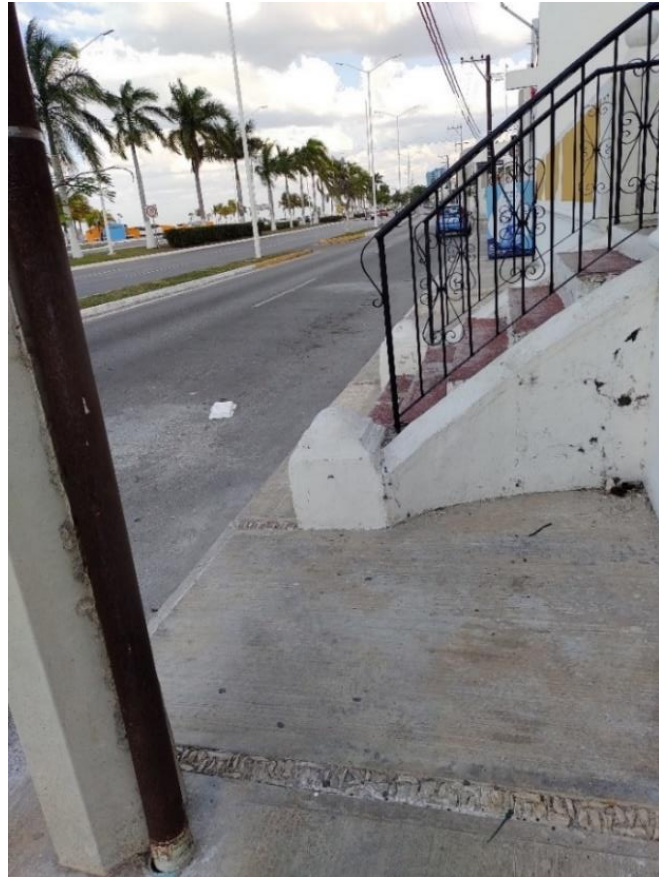


Imagen 148. Imagen propia.

3.4.7.7 Museo Arqueológico de Campeche Fuerte de San Miguel

Este museo es un ejemplo significativo de la arquitectura militar de Campeche. Fue utilizado principalmente en las luchas en las que se vio inmersa la ciudad a lo largo del siglo XIX. En la actualidad se exhibe arqueología maya con piezas de diferentes ciudades, destacando las de Calakmul.

La entrada peatonal de acceso al museo se encuentra con bastantes dificultades de ingreso sin rampas ni indicaciones funcionales para estos fines con una inclinación considerable y sin barreras o tubulares de apoyo.



Imagen 149. Imagen propia.



Imagen 150. Imagen propia.

En la entrada del museo se cuenta con espacios de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad y desde la rampa hay guías podotáctiles que se encuentran a lo largo de todo el museo con indicaciones hacia todas las salas.



Imagen 151. Imagen propia.



Imagen 152. Imagen propia.



Imagen 153. Acceso Museo. Imagen propia.



Imagen 154. Imagen propia.

Las guías podotactiles conducen a un modulo disponible en todas las salas y que cuenta con características maravillosas para la transmisión de información sobre la cultura y el contenido disponible en la sala.



Imagen 155. Imagen propia

Lo más relevante de este estos modulos radica en que tiene adaptabilidades auditivas, visuales, sensoriales, con placas en braille, pantalla, audifono y un elemento con el que se puede interactuar de forma libre para poder hacer una imagen cerebral del elemento descrito por el mismo.



Imagen 156. Imagen propia.



Imagen 157. Imagen propia.



Imagen 158. Imagen propia.



Imagen 159. Imagen propia.



Imagen 160. Imagen propia.



Imagen 161. Imagen propia.



Imagen 162. Imagen propia.

Las salas se encuentran delimitadas por el piso podotáctil que conduce a los módulos y un encargado en cada una de las salas es el responsable de ofrecer apoyo en caso de ser necesario.



Imagen 163. Imagen propia.



Imagen 164. Imagen propia.



Imagen 165. Imagen propia.



Imagen 166. Imagen propia

Este museo es una referencia importante por sus adaptabilidades que no limitan la experiencia, al mismo tiempo, el museo tiene áreas de oportunidad en el desgaste del piso que limita la movilidad, el área de baños y mirador en el segundo piso.

3.5 Propuesta modelo canvas, aplicado en playa la entrega en Santa María Huatulco.

3.5.1 Modelo de negocios canvas

El modelo de negocio tiene distintos fundamentos entre los que destacan el poder definir al cliente, la propuesta de valor, los fundamentos y nuestros motivantes para llevar a cabo dicha actividad, cuáles son los recursos que necesitaremos y como los obtendremos, todo con el fin, de generar valor para todos los involucrados en la interacción con un sistema establecido, y que responda a una demanda existente en la realidad, pero sobre todo, logrando un impacto positivo en la experiencia para las personas con discapacidad que asisten a la playa.

En el caso del modelo aplicado a la playa la entrega, partimos de la creación de valor compartido, ya que nos resulta apremiante que las empresas tengan el liderazgo de unir de forma significativa, poniendo en el centro de la actividad y no al margen, las necesidades y desafíos de las personas con discapacidad en un mundo tan vertiginoso y con el momento histórico de tomarlos en cuenta para la integración de este sector de la población.

El concepto de valor compartido puede ser definido como:

Las políticas y las prácticas operacionales que mejoran la competitividad de una empresa a la vez que ayudan a mejorar las condiciones económicas y sociales en las comunidades donde opera. La creación de valor compartido se enfoca en identificar y expandir las conexiones entre los progresos económico y social. El concepto descansa en la premisa de que tanto el progreso económico como el social deben ser abordados usando principios enfocados en el valor. El valor es definido por los beneficios en relación con los costos, no sólo por los beneficios. La creación de valor es una idea reconocida desde hace tiempo en los negocios, donde las utilidades son los ingresos recibidos de los clientes menos los costos incurridos. Sin embargo, las empresas rara vez han abordado los problemas de la sociedad desde la perspectiva del valor y se han limitado a tratarlos como temas periféricos. Esto ha opacado las conexiones entre las preocupaciones económicas y sociales. En el sector social es incluso menos común que se piense en términos del valor. Las organizaciones sociales y las entidades gubernamentales a menudo sólo ven el éxito en términos de los beneficios logrados o del dinero gastado. A medida que los gobiernos y las ONG empiecen a pensar más en términos del valor, forzosamente crecerá su interés en colaborar con las empresas.

La creación de valor compartido (CVC) debería reemplazar a la responsabilidad social corporativa (RSC) como guía de las inversiones de las empresas en sus comunidades. Los programas de RSC se enfocan principalmente en la reputación y sólo tienen una conexión limitada con el negocio, haciendo que sean difíciles de justificar y mantener en el largo plazo. En cambio, la CVC es parte integral de la rentabilidad y la posición competitiva de una empresa. Aprovecha la experticia y los recursos únicos de una empresa para crear valor económico mediante la creación de valor social.

El valor compartido nos habla de que la productividad de una empresa también tiene que estar ligada a consideraciones de impacto ambiental, como lo son el uso de los elementos energéticos, valorar al agua como recurso fundamental y que es necesario cuidar las habilidades, seguridad y salud de los empleados, redefiniendo la viabilidad de los proveedores para su elección (Kramer, 2011)

Población con discapacidad en Santa María Huatulco

Con estas referencias, consideraremos a la población con alguna discapacidad presente en Santa María Huatulco, la cual es la siguiente:

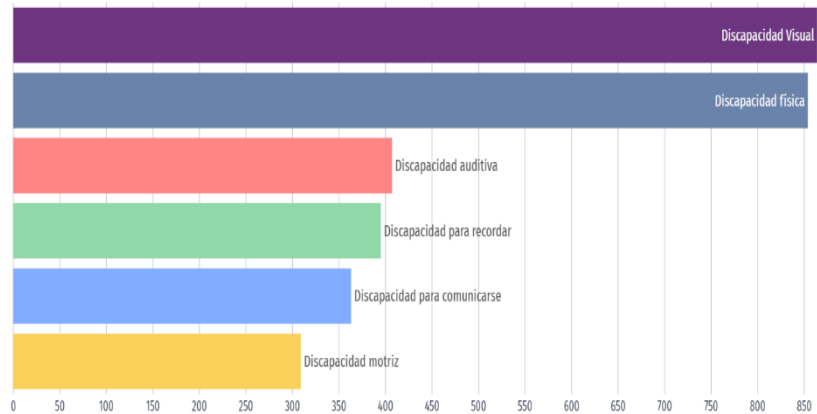
Dificultades para realizar actividades cotidianas

En 2020, las principales discapacidades presentes en la población de Santa María Huatulco fueron discapacidad visual (864 personas), discapacidad física (854 personas) y discapacidad auditiva (407 personas).

* Una persona puede tener más de una discapacidad : aparecer contabilizada en más de una categoría.

Fuente [Censo de Población y Vivienda 2020 - Cuestionario Básico](#)

Discapacidades por tipo de actividad cotidiana en la población de Santa María Huatulco



datamexico.org/es/profile/geo/santa-maria-huatulco

Imagen 167. Fuente: Página Santa María Huatulco. Discapacidades por tipo de actividad cotidiana en Santa María Huatulco. (DataMéxico, 2023)

Municipio	Discapacidad	Numero	Porcentaje
Santa María Huatulco	Discapacidad Visual	864	27.07%
Santa María Huatulco	Discapacidad auditiva	407	12.75%
Santa María Huatulco	Discapacidad motriz	309	9.68%
Santa María Huatulco	Discapacidad para recordar	395	12.37%
Santa María Huatulco	Discapacidad física	854	26.75%
Santa María Huatulco	Discapacidad para comunicarse	363	11.37%
	Total	3192	100.00%

Tabla 8. Número, porcentaje y tipo de discapacidad Huatulco. Elaboración propia con datos de (DataMéxico, 2023)

Como se puede ver, el mayor porcentaje lo representan las personas con discapacidad visual y discapacidad física, que juntos, agrupan más de la mitad de las personas con discapacidad presentes en Santa María Huatulco.

Desde luego que otra de las grandes consideraciones debiera ser todo lo concerniente a política en materia territorial y paisajística, se enmarcan en leyes y reglamentos sobre la protección, la gestión y ordenamiento del paisaje urbano y rural.

En el documento “Diagnóstico integral del desarrollo turístico de las bahías de Huatulco para fortalecer su proceso de comercialización” (Gobierno de Oaxaca, 2020) se establece que:

Leyes federales de aplicación general como la de planeación urbana y desarrollo territorial, del equilibrio ecológico y protección al ambiente, y la de monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricas procuran el equilibrio territorial, ambiental y la conservación de monumentos. Algunas otras de orden estatal como la ley de equilibrio ecológico del estado de Oaxaca, la de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, la de catastro y el reglamento de construcción y seguridad estructural, por mencionar algunas, abonan en optimizar el uso del suelo y el crecimiento regulado de las urbes y localidades de la entidad. Asimismo, desde la esfera municipal el reglamento de equilibrio ecológico apoya la planeación del espacio urbano turístico.

Dada las dimensiones del territorio, se aprecian condiciones diferenciadas entre la cabecera municipal y algunos otros asentamientos poblacionales, presentando un deterioro paisajístico evidenciando una falta de ordenamiento y administración del espacio, y por consiguiente una falta de regulación en materia de imagen y uso de suelo. Particularmente las condiciones fisiográficas de las bahías de Huatulco presentan una estructura polinuclear, en donde las zonas urbanas y turísticas generalmente no guardan continuidad física, sin embargo funcionan como un conjunto en donde sus actividades económicas y urbanas se complementan entre sí, apoyándose para ello en los dos Centros Urbanos: Coyula y bahía Chahué, y donde cada uno de ellos operan como ejes de desarrollo apoyados con

cinco centros de servicios, comunicados por la vialidad regional, las vías de integración local con características paisajísticas y la vía de acceso restringido o escénica que une a los desarrollos turísticos de Cacaluta, Órgano y Maguey.

Las zonas turísticas se desarrollan con una estructura lineal paralela al litoral y están planteadas como un sistema que funciona a partir de la dosificación gradual de la actividad, la cual es más intensa en algunos lugares estratégicos, en particular los de contacto con las zonas urbanas, disminuyendo gradualmente en la medida que se alejen de ellos. La distribución de la oferta turística según sus categorías responden de manera inversa a este esquema, las categorías aumentan en la medida que se alejan de los principales centros de actividad.

Para el caso de los usos de suelo, se considera el plan de desarrollo urbano del centro de población de bahías de Huatulco, Oaxaca del año 2012. La distribución de usos del suelo, a largo plazo, muestra tres zonas distintas claramente identificadas. La primera zona ubicada en las bahías, asume el carácter principal del centro turístico, concentrando los atractivos más importantes del proyecto, tanto a nivel histórico como físico. Esta zona, abarca desde la bahía Cacaluta hasta la bahía Conejos, teniendo como centro de actividad más importante a la bahía de Santa Cruz.

La segunda zona corresponde a los amplios valles de los bajos de Coyula y del Arenal; los que se plantean como áreas sujetas a plan parcial. En estas zonas se prevé, a mediano plazo, el desarrollo de una zona turística con las características usuales [playas largas en mar abierto] y densidades más bajas, así como el asentamiento de la población urbana asociada a esta actividad, conservándose las zonas agropecuarias que permitirían abastecer buena parte de los requerimientos alimenticios de la zona.

Por último la tercera zona identificada se ubica en las mesetas posteriores cercanas a la carretera; aquí se ha venido estableciendo parte de la población urbana, evitándose la aglomeración excesiva en las bahías y el desaprovechamiento de las tierras agrícolas.

Por lo que respecta al parque nacional Huatulco, si bien se encuentra fuera del límite del centro de población de bahías de Huatulco, su valiosa contribución a la conservación del medio ambiente (principalmente protección de flora y fauna) y la posibilidad de realizar actividades turísticas compatibles con el objeto de su decreto de creación permiten diversificar los atractivos del destino turístico.

La estrategia que propone el gobierno del estado para desarrollar las concentraciones urbanas como polo de desarrollo, considera el fortalecimiento de las opciones turísticas de los centros urbanos

participantes, atendiendo la política pública para el fortalecimiento de la economía de la región.

Dentro de los objetivos que se establecen para Huatulco destaca el:

- i. Proponer los sitios para el fomento de actividades en los tres sectores de la economía: zonas de apoyo al sector primario, alternativas para el establecimiento de empresas ligadas con el sector secundario y lineamientos de apoyo al sector terciario considerando de manera importante el sector turístico.
- ii. Crear nuevas fuentes de empleo para atender el crecimiento de la población futura en los tres sectores.
- iii. Establecer las zonas de valores patrimoniales y ecológicos susceptibles de aprovechamiento turístico y apoyar su accesibilidad con la finalidad de generar mayores opciones para la creación de empresas que coadyuven al desarrollo regional, al arraigo poblacional y en consecuencia al mejoramiento de sus condiciones de vida.
- iv. Consolidar el sistema de ciudades de todo el estado y de cada una de las regiones, fortaleciendo el sistema de enlaces y movilidad intra e inter regional.
- v. Conservar las características de los centros históricos del estado mediante la creación de instrumentos que permitan el mantenimiento de los inmuebles a los propietarios.
- vi. Elevar el nivel de dotación de infraestructura en las zonas marginadas carentes de servicios de cada una de las regiones mejorando la calidad de vida de la población.

La estrategia para la implementación en los polos de desarrollo, considera como una oportunidad primordial, la relación entre la producción primaria y el turismo, desarrollando productos alimentarios y artesanales, diversificando así la economía de los municipios.

Marco jurídico institucional.

La planeación y el desarrollo urbano y territorial de los espacios turísticos considerados en Santa María Huatulco tiene su fundamentación legal en leyes y reglamentos de orden federal, estatal y municipal, partiendo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, haciendo referencia a los artículos 25, 26 y 27, de la planeación participativa y del mandato que tiene el estado mexicano para realizar esta labor.

Leyes y reglamentos en materia de planeación urbana y ordenamiento territorial, de estímulos e incentivos para el desarrollo turístico, de promoción

turística, equilibrio y ordenamiento ecológico, zonas arqueológicas y turismo, son algunas que se toman en cuenta para el presente diagnóstico, sin dejar de lado las que por ordenamiento del legislativo estatal le confiere la autoridad al gobierno del estado ejercer, como las leyes de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la de Planeación, Equilibrio Ecológico, la de Turismo, entre otras.

Desde el nivel municipal se cuenta con el Reglamentos de Equilibrio Ecológico, entre otros. Asimismo, tomando en consideración el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y sus Programas Sectoriales, el Plan Estatal de Desarrollo Oaxaca 2016-2022 y el de Desarrollo Municipal es que se enuncia el presente apartado.

Reconociendo lo imperante de continuar con los Programas de Desarrollo Sustentable en Turismo, basado en el respeto al medio ambiente y teniendo consideraciones de la planeación turística y urbana para la zona de estudio, es que se anticipa continuar con las premisas de los ejercicios planeación urbana y del espacio físico de la zona:

- i. Planeación urbana para lograr un crecimiento ordenado, con respeto al entorno natural y paisajístico.
- ii. Proyectos de desarrollo urbano que permita el crecimiento de los centros de población con respeto al entorno natural, y
- iii. Obras con visión de largo plazo, privilegiando el turismo, la cultura, la arquitectura, el paisaje y la imagen urbana característica de cada centro de población.

Tomando en consideración que existen todos estos criterios de mejora, tenemos que proyectar que las mejoras consideradas en la realidad de la playa, tienen que tener criterios con miras a futuro, adelantados a las perspectivas de inmediatez que solo solucionen las necesidades de las personas con discapacidad y con un respeto inequívoco a las leyes, el entorno, la sociedad y la protección a la naturaleza.

El enfoque no solo debe considerar actualizar las obras y adaptaciones del pasado, sino que tiene que hacerse con criterios que proyecten a corto, mediano y largo plazo la realidad del entorno, las necesidades imperantes no contempladas, pero sobre todo, que logren ser impactos con beneficios en el desarrollo de las personas con discapacidad, las cuales han quedado relegadas de la integración a la actividad.

El antecedente teórico y el contexto de los lugares, nos permitió determinar el siguiente proceso para delimitar las prioridades dentro de los lugares:

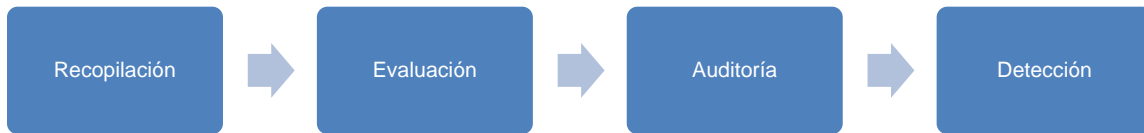


Imagen 168. Desarrollo de proceso evaluatorio. Imagen Propia

3.5.2 Modelo canvas negocio social

Este modelo, creado en Pakistán, inicio con la intención de apoyar en la proyección de incubadoras sociales, reconociendo y ubicando fortalezas debilidades e interacciones de las partes involucradas, logrando un documento que nutre en lo referente a empresas y a estudios de tipo social, en donde se transformaron y apoyaron como campo de pruebas para emprendedores, que necesitaban perfeccionar y volver viables sus ideas con un sentido humanista y con practicas comerciales sostenibles.

El laboratorio de innovación social, permitió a los creadores de cambios, a construir empresas sociales sostenibles, creando ecosistemas con enfoque de innovación social, que permiten impulsar la formación de políticas centradas en el ser humano. Como parte de este esfuerzo, se creó una incubadora de empresas sociales en la etapa inicial. La consultoría de innovación social, que ofrece servicios de auditoría, evaluación de impacto, sobre todo en organizaciones con un enfoque de tipo social, promoviendo estrategias y politicas basadas en datos y evidencias, a traves de talleres y programas de inversión, que buscaban precisamente eso, beneficiar al ecosistema de emprendedurismo en Pakistán. Hasta la fecha, estas acciones han podido impactar a más de 3,8 millones de personas en el país, todo con el fin de crear una distribución equitativa de recursos y una sociedad más justa. (Social Innovation Lab, 2023)

La plantilla para efectos de la Playa la entrega, creada por el Social Innovation Lab, quedará de la siguiente forma:

Modelo Canvas Negocio Social

Recursos Clave -Equipo acuático, terrestre y de interacción con el entorno. -Transporte publico con adaptaciones inclusivas. -Personal Capacitado y sensibilizado. -Innovación tecnológica y generación de conocimiento útil para la aplicación inclusiva en otros entornos	Actividades Clave -Alianza estratégica con red de transporte público para contar con ruta inclusiva a la playa. -Transformación del entorno en áreas de oportunidad dentro de la playa y servicios en la misma como lo son el área de comida, regaderas y movilidad. -Involucramiento de personas con discapacidad locales, en actividades productivas en la playa. -Evaluación y mejora continua de la playa mediante tecnología innovadora. -Desarrollo de charlas de concientización en impacto de inclusión y desarrollo de playas. -Definir con claridad las prioridades de inclusión y desarrollo del entorno. -Mercadotecnia que detone un crecimiento en visitantes a la playa	Tipo de Intervención Un servicio en el que se logre un desarrollo e inclusión integral de personas con discapacidad en la playa La entrega, dentro de la Bahía de Santa Cruz, en Santa María Huatulco, del estado de Oaxaca, mediante mejora continua, adaptaciones, oferta y desarrollo innovador.	Segmentos Personas con discapacidad de 5 a 59 años, nivel C, D y E que habiten Santa María Huatulco. (3,192 personas) -Personas con discapacidad de 5 a 59 años, residentes de otro estado de la republica mexicana. (potencial) -Personas con discapacidad de 5 a 59 años, provenientes de algún país extranjero que busquen servicios inclusivos en playa (potencial).	Propuesta de valor -Playa inclusiva con accesibilidad e igualdad de oportunidades. -Desarrollo de la actividad sin barreras, ni limitaciones físicas. -Desarrollo de tecnología enfocada. -Actualización y mejora continua. -Respeto e integración de la naturaleza y el entorno.
Socios - Actores Clave -Gobierno federal, estatal y local -Asociación Hotelera Huatulco -DIF Local y estatal -Voluntariado -Prestadores de Servicios de transporte público y privado		Canales -MKT y Publicidad inclusivas -Alianzas estratégicas con el fin de aumentar el conocimiento y presencia en la playa, mediante eventos y referencias visuales. -Estrategia integral de comunicación digital y en plataformas, mediante redes sociales, aplicaciones de apoyo con un alcance mayoritario y generación de contenido en canales oficiales. -Proyecto de modulo presencial con adaptabilidad de realidad aumentada e IA fija mediante la localización con señalética inclusiva de códigos QR y aplicaciones que permitan apoyo de geolocalización, entre otros apoyos presenciales.	Beneficiario -Turistas -Grupos Corporativos	Propuesta de valor social -Número de personas con discapacidad que se atienden, considerando nivel de satisfacción, reducción de barreras y número de empleados con discapacidad presentes en la playa.
Costo de estructura -Marketing. 25% -Desarrollo y mantenimiento de las adaptabilidades físicas y tecnología accesible. 30% -Actualización y modificación de contenidos y mapeo de las zonas vitales para la actividad. 15% -Generación y desarrollo de investigación en practicas y mejoras. 10% -Mobiliario y equipo. 20%	Superávit -Inversión en modificación de área de comida y servicios. -Adecuación y mejora, sin impacto ecológico de regaderas y zonas de sanitarios. -Capacitación y desarrollo de personal y prestadores de servicios. -Investigación y desarrollo, con apoyo de tecnologías de información, inteligencia artificial y apertura de conocimientos con el fin de mejora continua en impactos en otras zonas. (largo plazo)	Modelos de ingreso -Recaudación de Fondos. -Membresías con niveles. -Venta de productos y servicios en la playa. -Subvenciones.	Medidas de impacto -Integración de transporte publico inclusivo que permita llegar a la playa sin contratiempos, estacionamiento, rampas y mobiliario que con apoyo tecnológico, permiten una adecuada experiencia en los parámetros aceptables a la altura de los visitantes, y por ultimo la participación laboral activa de personas con discapacidad.	

Imagen 169. Imagen propia fundamentada en el modelo de Social Innovation Lab. (Social Innovation Lab, 2023)

Las partes que integran el modelo canvas de negocio social son: recursos clave, actividades clave, tipo de intervención, canales, segmentos, que se divide en beneficiario y cliente, propuesta de valor, que se divide en propuesta de valor social, medidas de impacto, propuesta lo opuesto de valor al cliente, costo de estructura superávit y modelos de ingreso.

3.5.3 Recursos clave

En el caso de los recursos clave, tomamos en consideración al equipo acuatico disponible y la mejora de este para la interacción con el entorno, la necesidad de crear rutas y formas de transporte público inclusivo, que no dejen aislada a la playa del resto de las bahias que integran a Huatulco, mejorar de forma considerable la

zona de regaderas y baños, considerando una mejor movilidad a lo largo de la playa, la zona de alimentos y servicios complementarios, como es el caso de servicios acuáticos.

En la fotografía, se refleja la necesidad de una remodelación de la zona de regaderas para poder tener espacio y movilidad dentro de las mismas, altura en las llaves y señalética que determine los caminos y la información de forma inclusiva.



Imagen 170. Imagen propia

En el área de alimentos y bebidas, será necesario tener consideraciones sobre las rampas, ingreso al área de los sanitarios, mobiliario y rampas que permitan ingresar y moverse con la mayor adaptabilidad, a esto habrá que generar plataformas alternas en las que se puedan contar con formas de comunicar la oferta gastronómica y de productos disponibles en los negocios, apoyándose en la tecnología y en plataformas que permitan una interacción con el menor número de incidentes.



Imagen 171. Imagen propia



Imagen 172. Imagen propia



Imagen 173. Imagen propia

Complementario a esto, sera necesario hacer énfasis progresivo en uso de innovación tecnologica y la generación inclusiva de otros entornos mediante codigos QR y apoyo de inteligencia artificial para lograr trascender los modulos de información turisitica que no ofrecen la atención en todo momento y de distintas formas inclusivas.



Imagen 174. Imagen propia

Existen areas de oportunidad importantes en señaletica y desarrollo del entorno cercano a la playa para lograr una mayor y mejor movilidad sin incidentes, en esta imagen se puede ver con claridad elementos como el desarrollo de senderos, apoyos, piso podotactil y ampliación de las areas de movilidad y sombra, podrian representar un cambio del entorno.

El proceso de mejora, visualmente sería de la siguiente forma:



Imagen 175. Proceso visual. Imagen propia.

3.5.4 Socios – actores clave

Desde luego que para poder llevar a cabo acciones de impacto y en conjunto, será necesario el apoyo de los gobiernos federal, con la Secretaría de turismo en las áreas correspondientes a áreas estratégicas como lo son la subdirección de innovación, departamento de mercadotecnia, jefatura de relaciones públicas, departamento de administración de contenido web, el departamento de normatividad y contratos, coordinación sectorial y regional, coordinación de enlace y promoción de inversión, la subdirección del producto turístico, con el fin de sumar esfuerzos en miras de objetivos que agilicen el desarrollo del modelo. Por la parte estatal, contactaríamos con la dirección de promoción turística, profesionalización turística y la dirección de planeación y desarrollo turístico, En la parte municipal, tener contacto con el regidor de Turismo, el DIF, la asociación hotelera de Huatulco, los prestadores de servicio de transporte público, voluntariado y personas que donen y que pueda apoyar en las actividades necesarias.

3.5.5 Actividades clave

Inicialmente, se tendrá que gestionar una alianza para la creación de rutas inclusivas de transporte público que permita acercar la playa a los visitantes, considerando la transformación del entorno mediante acciones que nos permitan ir derrumbando barreras de acceso en áreas de oportunidad como lo son el área de comida, las regaderas y la movilidad en la playa.

Progresivamente, resultara apremiante la participación de personas con discapacidad en actividades productivas dentro de la playa, evaluando las mejoras y los impactos, priorizando el desarrollo y sustentabilidad del entorno, midiendo el crecimiento o disminución de visitantes en el entorno, con charlas de concientización que clarifiquen las mejoras y las rutas a seguir con impacto positivo para todos, pero en particular, para las personas con discapacidad

3.5.6 Tipo de intervención

Servicio con enfoque de desarrollo para personas con discapacidad, dentro de la Bahía de Santa Cruz, en Santa María Huatulco, en el estado de Oaxaca.

3.5.7 Canales

Marketing y publicidad inclusivas, alianzas estratégicas con eventos y referencias visuales, comunicación digital, plataformas, redes sociales, canales oficiales y exposición de avances e innovación.

Proyecto progresivo de modulo presencial con adaptabilidad de realidad aumentada e inteligencia artificial fija mediante la localización con dispositivos, señalética inclusiva física y aplicaciones que permitan en apoyo de geolocalización, entre otros apoyos presenciales.

3.5.8 Segmentos

-Beneficiario

-Personas con discapacidad de 5 a 59 años, nivel C, D y E que habiten Santa María Huatulco. (3,192 personas)

-Personas con discapacidad de 5 a 59 años, residentes de otro estado de la república mexicana. (potencial)

-Personas con discapacidad de 5 a 59 años, provenientes de algún país extranjero que busquen servicios inclusivos en playa (potencial).

En cuanto a los cruces de los parámetros entre edad y discapacidad, se hizo esta distinción ya que la mayoría de los parámetros de discapacidad encontrados en distintas fuentes, solo hacen referencia a la movilidad, pero no hay especificidad en cuanto a otras discapacidades no asociadas directamente al desgaste ocasionado por la edad, mas en particular, al sector de adultos mayores a partir de los 60 años.

-Cliente

Turistas y grupos corporativos.

3.5.9 Propuesta de valor

Propuesta de valor social

- Playa inclusiva con accesibilidad e igualdad de oportunidades para los visitantes
- Desarrollo de la actividad sin barreras, ni limitaciones físicas.
- Desarrollo de tecnología enfocada.
- Actualización y mejora continua.
- Respeto e integración de la naturaleza y el entorno.

Medidas de impacto

- Número de personas con discapacidad que se atienden, considerando nivel de satisfacción, reducción de barreras y número de empleados con discapacidad presentes en la playa.
- Propuesta de valor al cliente.
- Integración de transporte público inclusivo que permita llegar a la playa sin contratiempos, estacionamiento, rampas y mobiliario que, con apoyo tecnológico, que permitan una experiencia adecuada en los parámetros aceptables a la altura de los visitantes, por último, la participación laboral activa de personas con discapacidad.

3.5.10 Costo de estructura

Debido al enfoque que da como prioridad el conocimiento de la playa y sus características, la búsqueda de conocimiento y mejora continua en el ámbito tecnológico y en materia de adaptabilidades físicas, el desarrollo de conocimiento en búsqueda de replicar el modelo en otros lugares, los porcentajes estimados para estos apartados, consideramos que deberían de ser los siguientes:

-Marketing. 25%

-Desarrollo y mantenimiento de las adaptabilidades físicas y tecnología accesible.

30%

-Actualización y modificación de contenidos y mapeo de las zonas vitales para la actividad. 15%

-Generación y desarrollo de investigación en prácticas y mejoras. 10%

-Mobiliario y equipo. 20%

Le damos un mayor peso al marketing ya que es necesario el crecimiento de visitantes en la playa, con la intención de detonar un crecimiento a la alza, con un impacto en el número de personas que puedan conocer los proyectos de mejora en esta posibilidad de desarrollo integral de una playa inclusiva, a través de la visita y el posible apoyo mediante la invitación a membresías o consumos dentro de la playa.

En el caso de las adaptabilidades físicas y tecnológicas, implican el mayor impacto, ya que el desgaste en zonas de playa suele ser mayor en estos apartados, y la idea es que el desarrollo de estos apartados se haga de forma sustancial a las necesidades de las personas con discapacidad.

Aunado a esto, consideramos que la inercia del desarrollo de la actividad, y las necesidades observadas de usuarios e innovación tecnológica, nos permitirán desarrollar parámetros que puedan ser desarrollados y replicados a las distintas playas y realidades que integran la república mexicana, con intenciones de tener vínculos internacionales para duplicar o nutrir las prácticas en caso de que resulte conveniente.

3.5.11 Superávit

-Inversión en modificación de área de comida y servicios.

-Adecuación y mejora, sin impacto ecológico de regaderas y zonas de sanitarios.

-Capacitación y desarrollo de personal y prestadores de servicios.

-Investigación y desarrollo, con apoyo de tecnologías de información, inteligencia artificial y apertura de conocimientos con el fin de mejora continua en impactos en otras zonas. (largo plazo)

El impacto de los recursos tendrá que estar a la altura con el avance de los objetivos, sobre todo en la integración de tecnología y herramientas que faciliten la comunicación e independencia mediante dispositivos tecnológicos a las personas que se presenten en la playa. Solo con la generación de una inercia, lograremos que esto no quede en proyecto, sino que sea un ejemplo a replicar en distintos lugares.

3.5.12 Modelos de negocio

-Recaudación de Fondos.

Iniciariamos con una campaña explicando la causa y el impacto progresivo con una meta de \$250,000 para arreglo de regaderas y baños con manejo sustentable de residuos hidricos. Posteriormente iniciariamos otra campaña para la mejora de la movilidad en playa y zona de alimentos y bebidas por \$250,000 para finalizar con una progresión de tecnologia con impactos en comunicación y movilidad por \$200,000. Por lo tanto, la meta que tendríamos inicial sería de \$700,000 pesos mexicanos, la cual se iría actualizando y proyectando, de acuerdo con la detección de las necesidades que se vayan detectando.

Esto lo proyctariamos con la pagina donadora.org, con el fin de definir la meta de la campaña, así como un plazo aproximado de recaudación en dónde se tiene hacer de forma atractiva y visual mediante videos e imágenes, la explicación de los alcances a los donadores potenciales, para posteriormente, difundir en distintos medios una campaña en donde se de a conocer la iniciativa.

El exito dependerá en mayor medida de la claridad de la inicitiva, explicación de los alcances, difcusión correcta dentro de perfiles que puedan estar interesados en la causa, la transparencia en los avances, actualización de los ingresos obtenidos y una adecuada explicación de la utilización en el entorno.

Siete dias habildes despues de la campaña, donadora.org, entreda los fondos mediante transferencia electronica con una comisión de 6.5% + IVA, con consideraciones en las comisiones de los metodos de pago.

-Membresías con niveles.

Membresía Iguana (básica)	Membresía Tortuga (intermedia)	Membresía Delfín (superior)
\$100 pesos al mes	\$200 pesos al mes	\$300 pesos al mes

Tabla 9. Tabla de niveles de membresías

Otro de los modelos que se han considerado para el flujo de ingresos en la playa es el contar con membresías con niveles en los que se explique con claridad en las redes sociales cuáles son las necesidades de la playa en impactos a corto, mediano y largo plazo, teniendo una retroalimentación visual de los avances y los impactos de la aplicación de los recursos para poder atraer a posibles miembros potenciales que nos permitan seguir avanzando en los proyectos.

A cambio de estas membresías, se generaría una base para comunicar cuáles son los avances en la playa, testimonios de personas con discapacidad que logran hacer uso de los servicios y el avance en las distintas adaptabilidades presentes en la playa, comunicando activamente y tratando de generar un vínculo a largo plazo con el lugar. Sobre todo anteponiendo la transparencia, generando canales de comunicación y retroalimentación, que nos permita escuchar y determinar, más y mejores proyectos para la playa.

-Venta de productos y servicios en la playa.

Se podrían tener campañas de prestadores de servicios directos en la playa o ventas de productos elaborados o intervenidos por personas con discapacidad, para lograr atraer las miradas y recursos en porcentaje, para lograr recaudar fondos con impactos en los planes inclusivos de la playa.

-Subvenciones.

Lograr que mediante eventos y donaciones en especie que involucren a las personas con discapacidad, se pueda detonar un ingreso por conceptos como lo pueden ser manualidades o arte creado por las personas con discapacidad a la venta, valores que pueden donarse para subastas o venta en especie de servicios preferenciales en hospedaje o servicios de transporte, salud y bienestar dentro de los hoteles, rallies o carreras con donativos que permitan juntar recursos para las mejoras y creación de valor para las playas que integran a Santa María Huatulco.

4 CONCLUSIONES

4.1 Aportaciones Principales

México es un país con un potencial turístico increíble debido a sus características geográficas, culturales e históricas únicas, lo cual atrae a personas de todo el mundo y a mexicanos que cuentan con opciones en múltiples climas y ecosistemas diversos, con tradiciones y estructuras arquitectónicas que hacen un punto de referencia a nivel mundial.

Uno de los mayores retos ante un territorio tan extenso y diverso en territorio, está determinado por una movilidad y la actividad con la menor cantidad de incidentes, esto necesariamente como punto de partida para un avance significativo en el impacto de la percepción positiva de las personas.

El nivel de inclusión para personas con discapacidad presente en el desarrollo de la actividad turística en México, aún se encuentra en una etapa inicial, pero esto no implica que no exista inversión ni impactos en distintos lugares al respecto, ya que, aunque se cuentan con playas y lugares que están haciendo adaptaciones para generar opciones que logren abarcar este mercado potencial, la muestra nos arrojó que la mayoría de los casos el reto implica en hacerlo de forma integral.

En el caso particular de los modelos de negocio con un enfoque inclusivo, habrá que tener consideraciones que no solo contemplen las utilidades propias de la actividad, sino que también tengan impactos en el desarrollo de las comunidades de forma integral, sustentable, respetando al medio ambiente, con un correcto manejo de desechos, pero sobre todo con esfuerzos que sean constantes y permanentes en el tiempo, todo esto con el fin de que los avances trasciendan criterios gubernamentales adversos, cambio de gobierno y enfoques aislados que no tienen impacto en la realidad de las personas.

La visita y comparación de destinos con un sentido inclusivo, nos delimito que existen los esfuerzos, pero que tal vez existen un poco aislados y que no contemplan toda la experiencia. Para una persona con discapacidad, el simple hecho de encontrar información con la que pueda contemplar un movimiento mayor fuera de su hogar con fines de pernocta tiene implicaciones en las que dependiendo de la discapacidad, puede quedar marginada en la obtención de características, precios, distancias, transporte, entre otras. En la mayoría de los casos, se depende del apoyo de familiares, dependencias o terceros, que logran interceder e interactuar por las personas en donde existe libre elección ni independencia, esto es uno de los elementos que se tiene que cambiar progresivamente, en los casos que sea posible.

La auditoría presencial y visual en los lugares con un enfoque inclusivo existentes con distintos parámetros, y la visita de dependencias gubernamentales de distintos estados, nos permitió hacer un cruce fundamental entre la información, los elementos visuales o que existe en los medios de comunicación, y la realidad. Esta distinción nos hizo entender que existen disonancias y concordancias entre los elementos existentes, pero que, de forma inicial, existe una brecha que solo es perceptible acudiendo a los distintos lugares. Sobre todo, para efectos de detección de áreas de oportunidad y posibles áreas de mejora para el desarrollo de la actividad para personas con discapacidad, en distintos lugares y circunstancias, como fue observado en playas, zonas urbanas y museos.

Los principales parámetros y áreas de oportunidad en las playas de Huatulco fueron primordialmente los relacionados a la comunicación, el transporte adaptado, la movilidad, el enfoque que involucre a la tecnología y no necesariamente a la parte humana en apoyo, el adecuado uso de los espacios y la seguridad primordial que distinga entre los grados y los distintos tipos de discapacidad como un traje a la medida que es considerado sin esfuerzos extraordinarios, para cada una de las realidades que buscan disfrutar de este lugar.

Todos estos criterios nos permitirían delimitar que desde la búsqueda de información y servicios, movilidad en independencia, búsqueda de servicios e interacción con el entorno, experiencia sin dificultades e incidentes, en seguridad, y con la certeza que la experiencia tendrá un efecto transformador positivo y que dejen la ventana abierta a la repetición.

El modelo propuesto, busca precisamente la transformación progresiva mediante el involucramiento constante y la interacción con el entorno, los sectores que se desenvuelven en el área, siempre con miras de los límites legales, el impacto con respeto absoluto de la naturaleza, las costumbres y el desarrollo de las personas con discapacidad de la localidad y cualquiera que acuda a la playa. Los impactos tendrán que ser una base para mejorar y desarrollar conocimiento que pueda ser sostenido y compartido con los esfuerzos que se llevan a cabo en toda la república mexicana. Sobre todo, considerando los saltos cuánticos que nos podrán acerca en materia tecnológica con el desarrollo de la inteligencia artificial y los elementos de respuesta que ya no requieren a la parte humana para el desarrollo de la actividad turística.

Lugares con certificación y enfoque inclusivo referentes en México, todavía tienen áreas de oportunidad significativas en proporción a la complejidad de la actividad en entornos que fueron creados inicialmente sin el más mínimo enfoque inclusivo, aunado a esto, al ser adaptabilidades en ocasiones muy específicas y complejas, el mantenimiento y lograr que los esfuerzos perduren a pesar de cambios en el

enfoque gubernamental o por falta de recursos que permitan que el impacto sea permanente.

Los esfuerzos reflejados en lugares con certificación y con un enfoque inclusivo, nos determinan que existen todavía muchos retos en el camino y que se requiere de una gran suma de esfuerzos de toda índole para que estos no sean únicamente aislados, sino que por el contrario logren llevar a cabo de forma integral, reflejo que todavía existen muchos retos en el camino, sobre todo en materia de transporte, movilidad estructural y condiciones para poder asegurar un desarrollo pleno de la actividad y sin mayores incidentes para las personas con discapacidad.

Resulta vital para la actividad turística para personas con discapacidad, que no se exponga información falseada o que no refleje lo que realmente en el entorno, ya que en ocasiones los sitios oficiales tienen una descripción que no cuadra con la realidad, este tipo de inexactitudes pueden desalentar la participación de las personas con discapacidad en el turismo. También progresivamente, se tendrá que actuar como un bloque eficiente en los distintos estados, ciudades y epicentros de la actividad turística, para no deslindarse de las necesidades de una persona con discapacidad para lograr que las solicitudes de información hospedaje, tarifas, transportación, adaptabilidades y alcances en el desarrollo, queden cubiertas, todo con el fin de acercar y no deslindar a las personas con discapacidad en su participación. El gran objetivo del sector debería ser que las personas se sientan cercanas a la actividad, y no marginados o aislados de la misma.

Justo para que esto ocurra progresivamente y con un alto nivel de eficiencia y cercanía empática, habrá que capacitar y sensibilizar a los integrantes de todos el personal y prestadores de servicios del sector, que pudieran tener interacción o momentos determinantes con las personas con discapacidad, para que no se sientan incómodos o incapaces de cubrir las necesidades en igualdad de condiciones, como ocurre con cualquier persona que pretende disfrutar de la actividad turística. La respuesta sin distinción o mediante gastos onerosos que impacten en el desarrollo de la actividad turística, será determinante para que el crecimiento de las personas con discapacidad ocurra con entusiasmo y sin temor a quedar al margen durante el transcurso de la participación.

Las personas con discapacidad no deberían limitar sus opciones a lugares con certificaciones o con criterios con enfoque integral para personas con discapacidad. El mayor de los retos radica en que la legislación, los sectores involucrados en la actividad turística, gobierno, y todos los elementos del entorno integren y no segreguen, de la misma forma habrá que esforzarse que los estándares no sean variables a lo largo y ancho de la república mexicana. Lograr que las barreras y omisiones desaparezcan progresivamente y que una persona con discapacidad no

deba tener consideraciones con un alto nivel de independencia y sin incidentes, debería ser la meta principal, y que, de alguna forma, se complemente con los altos niveles de servicio con los que cuenta el país.

La mejor forma de conocer y delimitar las necesidades de las personas con discapacidad en el turismo no es solo mediante detecciones de necesidades mediante un externo. Una forma en la que no se deja al margen a las personas con discapacidad, e lograr consensos o asociarse a fundaciones que retribuyan con acercamientos laborales de recaudación de información a personas con discapacidad que puedan encontrar todas esas áreas de oportunidad. Será vital considerar a todos los tipos de discapacidad y sus niveles para que no sean solo observadores de este proceso de mejora. Integrar para mejorar de la mano de todos los involucrados, permitirá que los impactos sean más certeros e inmediatos.

Ante un crecimiento de tecnologías de información e inteligencia artificial en el ámbito de atención a cliente e interacción con los clientes potenciales, inmediatos y la fidelización en todos los plazos, resultará necesario eficientar de forma progresiva y con elementos de vanguardia, todas las interacciones con personas con discapacidad que lo requieran, más aún si lo que se pretende es no dejar al margen de la actividad a este sector que toma relevancia y que ha sido invisibilizado por la oferta de canales de comunicación por la mayoría de los hospedajes, transporte, actividades en los distintos destinos, alimentos y bebidas, congresos y reuniones.

El crecimiento que presentó la interacción con sitios web que describían en forma detallada y con elementos inmersivos audiovisuales forzados por la pandemia ante la imposibilidad de la presencia física, obligó a museos, sitios turísticos, gobiernos de los países, sectores y organismos culturales, a priorizar la descripción multisensorial y con elementos no comunes, que indirectamente benefició a las personas con discapacidad, ya que pudieron acercarse mediante estos elementos a una cantidad creciente de oferta en internet.

Esto refleja que, si indirectamente se puede lograr una integración de elementos que benefician a las personas con discapacidad, hacerlo de forma ordenada y con un sentido que impacte en la experiencia de forma positiva mediante elementos y conocimiento de las necesidades de este sector en sus múltiples niveles y tipos, representa una ganancia para todos los involucrados.

En tiempos con situaciones tan extraordinarias como la pandemia provocada por el virus sars cov 2, es difícil determinar cuál será el tiempo de recuperación en áreas que permanecieron completamente estáticas en el área turística. El mantenimiento y la conservación de ciertos lugares pasaron a un término secundario ante la

emergencia de rescatar vidas y adaptar habitaciones al servicio de los trabajadores de la salud. Paradójicamente, esto permitió que la naturaleza tomara un respiro de la incesante actividad, que trae como consecuencias un consumo de recursos desmedido y los desechos constantes.

La sociedad tiene una deuda de integración social con las personas con discapacidad en múltiples aspectos, pero en el apartado turístico lo es un poco más ya que desde una perspectiva humanitaria, la obligatoriedad no debería ser mayor que el ímpetu de contar con establecimientos, transporte y lugares turísticos que no segreguen a ninguna persona durante los momentos de la verdad en el apartado de información, desarrollo y sobre todo que no contemple solo lo operativo, ya que el impacto de integración, delimita positivamente en realidades nunca antes contempladas.

El reto en los siguientes años será que esta inclusión no solo se resuma mayoritariamente a lugares de sol y playa, y que se logre proyectar en lugares como los museos, que, en caso particular del Instituto Nacional de Antropología e Historia, tiene ejemplos iniciales bastante favorables que no dejan al visitante al margen del involucramiento del lugar que visita, sino que lo hace participe y busca que la información sea lo más integral posible para tener un efecto transformador.

La generación de modelos no tendrá que ser aislada, resultara apremiante para el éxito de estos postulados, el lograr que múltiples disciplinas, tecnología que empieza a asomarse en el horizonte, pero sobre todo la empatía de incluir a todos los sectores en la actividad turística, sean la punta de lanza que nos permita que las inercias vayan en un sentido cada vez mayor, y que no se desvanezcan ante cambios que no obedecen a la continuidad de los proyectos. También resultará necesaria la participación activa de las personas con discapacidad, sobre todo para sumar en cuanto a conocimiento de necesidades, que paralelamente, también podrán beneficiar en el mediano plazo, al grueso de la población mexicana ante la mayoría de jóvenes, que, en el futuro, se convertirán en mayoría de adultos mayores.

También resultará apremiante tener información actualizada y con un censo que no sea estático y que se pueda reforzar con el uso de tecnologías de información, esto con el fin de saber cuáles son las discapacidades presentes en la república, la evolución y las causas, esto con el fin de tomar decisiones con mayor impacto y que no sean ideas y parámetros que no logren transformar realidades.

La pandemia y la posible aparición de nuevas enfermedades también deben de hacernos más conscientes de que la discapacidad está latente para cualquiera, por lo que, ante esta posibilidad, tenemos que integrar una respuesta inmediata, ya que

ante afectaciones importantes, no debería de quedar aislada o al margen social, ninguna persona, en especial, las personas con discapacidad o sectores vulnerables.

4.2 Puntos para futuras investigaciones

Uno de los mayores retos para la investigación de temas tan complejos y que involucran a tantos sectores, será la apertura de información, convenios vigentes, proyectos y criterios establecidos por parte de los gobiernos locales, ya que en la realización de esta investigación no hubo forma de tener un contacto significativo y que determinara cuales son los elementos, lugares o programas vigentes. De los 8 Gobiernos estatales que se contactaron preguntando por información significativa, solo dos dieron respuesta a la solicitud, aun haciéndolo por escrito. La transparencia de los avances y el tener una base de datos con adaptaciones para que pueda ser consultada por cualquier persona, con características y avances de los lugares no solo ayudará a la academia, sino a turistas potenciales, nacionales y extranjeros.

La inteligencia artificial muy probablemente ocupará un espectro de las necesidades no cubiertas hoy en día por lo que habrá que hacer vínculos con los especialistas y profesionales de otras carreras que permitan contempla horizontes de acción no contemplados y que puedan beneficiar en todos los ámbitos del desarrollo de la actividad turística, es muy probable que pueda apoyar en respuestas a distancia o en información que no está disponible para todos los responsables de los lugares inclusivos.

Al respecto de eso, queda pendiente para futuras investigaciones, la realización de un motor o un buscador en internet, así como sus impactos, que permita mediante geolocalización, la ubicación y características, mediante elementos que logran una comunicación sin barreras y determinando cuales son los atributos de establecimientos, públicos o privados en los que se pueda encontrar un restaurant, estacionamiento, museos, zonas arqueológicas, balnearios o cualquier zona recreativa para los fines del interesado.

Un aspecto que será de relevancia inmediata y urgente para el desarrollo de la actividad, y que necesariamente tendrá que ser considerado para futuras generaciones, será el apartado tecnológico que va desde lograr crear plataformas de información que puedan ser consultados por personas sin importar barreras físicas o de ningún tipo, adaptabilidades mecánicas que puedan determinar movilidad en áreas comunes o de difícil acceso, el desarrollo de sitios sustentables con áreas y actividades integradoras, multiversos y realidad aumentada que mediante la red tenga información disponible no solo del entorno, sino en múltiples

idiomas, lenguaje de señas, el mapeo de zonas de difícil acceso o que solo sea posible contar con imágenes por medio de cámaras o drones especiales que nos han enseñado rincones nunca antes vistos y que increíblemente, se encuentran disponibles en la red.

El acervo cultural, inmaterial y geográfico, también debe ser un punto toral para estos puntos de consideración, sobre todo porque lograr contar con todo esto en una forma virtual estructurada y que refleje de forma integral a cualquier persona interesada, nacional o extranjera, permitiendo que toda esa riqueza no quede limitada a la visita de los lugares, sino que logremos generar experiencias virtuales que sean altamente atractivas y que tengan consideraciones en los múltiples sentidos y las múltiples posibilidades que nos permite el desarrollo tecnológico, sean referentes mundiales en la práctica.

Otro apartado encontrado, y que podrá ser contemplado por futuras investigaciones, será el relacionado a delimitar el abismo entre obligatoriedad y la realidad, ya que en la parte de leyes existe una diferencia entre lo determinado por las mismas y el cumplimiento en un sentido cabal. También resultará importante determinar si existen las formas y los inspectores suficientes para las distintas áreas, que abarcan los apartados de visitas que integren y den informes de la situacionalidad de los lugares sujetos de inspección.

El transporte, público y privado, tendrá que entrar en una transformación a la altura de un país con más de 100 millones de personas moviéndose en múltiples maneras y con múltiples necesidades, pero no solo eso ya que la eficiencia no solo estará delimitada por los medios, sino que también la mejora, el desarrollo y las características de mejoramiento del entorno, tendrán mucho que ver con la experiencia turística en el futuro inmediato. Solo mediante una planificación con impactos a largo plazo, libre de cargas ideológicas o políticas que solo perduren a los periodos de gobierno, podremos tener avances en este apartado, que ante el desgaste de los ecosistemas, toma una relevancia urgente.

En el apartado de la naturaleza, tendremos que contemplar que las adaptaciones siempre estarán sujetas al cambio climático y a los embates de situaciones como lo son el crecimiento de los fenómenos meteorológicos extraordinarios, como lo son los cambios en mareas, la erosión de los niveles de playa, el avance del mar en territorios donde antes era tierra firme, entre otros. Más aun porque una inversión y desarrollo del sector que no tome en consideración estos elementos, vera mermada su capacidad en un mediano plazo al observar que estos cambios son cada vez más agresivos y modifican el entorno natural de forma intempestiva.

Al modificar entornos y realidades para poder integrar a distintos sectores, resultará fundamental no hacerlo en sentido inverso con otro sector, por lo que las modificaciones tendrán que ser muy estructuradas y progresivas, midiendo resistencias y motivos, sobre todo para que los impactos no excluyan a ningún sector.

Otro de los elementos que encontramos en el desarrollo de esta investigación, es el concerniente a que las adaptabilidades y la inclusión pueden llegar a abarcar un espectro considerable de limitaciones y realidades, pero en el caso de limitaciones muy complejas como lo puede ser una mezcla de dos o más tipos de discapacidad, como lo puede ser ceguera y sordera en una sola persona. Resultará muy complejo integral cabalmente, pero la intención perimetral será encontrar las herramientas para que en el futuro sea posible. También la consideración y los criterios para animales de apoyo, ya que en ciertos lugares todavía existen estigmas que proyectan un desconocimiento en cuanto a su comportamiento e importancia. Hace falta mucha sensibilización en este apartado.

El tema de inseguridad y violencia desbordada, tiene elementos con impactos en tantas áreas y en tantos elementos que integran al desarrollo o la disminución de la actividad turística, a grados tales, que pueden ya existir poblaciones desplazadas por situaciones como lo son cosas tan terribles como el cobro por uso de suelo, extorsiones, amenazas, despojo y personas que deciden mejor dejar de ser productivas, ante la posibilidad de secuestro, o peor aún, el involucramiento en actos delictivos bajo amenaza de que si no se forma parte, es muy probable que las amenazas se traduzcan en atentados contra las personas, los familiares de las personas, o el poco o mucho patrimonio con el que cuentan todos los involucrados. Se necesitarán métricas de impacto y elementos en futuras investigaciones.

Desde mi perspectiva si la suma de conocimientos, esfuerzos, voluntades y experiencias son sumadas en el crisol de sitios existentes a lo largo y ancho de la república, México lograra trascender y ser punta de lanza para poder contar con sectores y mercados potenciales nunca antes contemplados, que, si se logran llevar a cabo de forma ordenada, estratégica y sustentable, el futuro luce promisorio para desarrollo del sector en el país.

5 FUENTES DE INFORMACIÓN.

5.1 Bibliografía

- Global Impact Investing Network (GIIN). (2022). *IRIS+ System | About*. Obtenido de <https://iris.thegiin.org/standards-development-process-and-principles/>
- 3 vectores. (2022). *Innodriven*. Obtenido de <https://3vectores.com/>
- Arias, F. G. (2012). *El Proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. Caracas, Venezuela: Episteme.
- B Corporation. (2022). *ABOUT B CORP CERTIFICATION*. Obtenido de <https://www.bcorporation.net/en-us/certification/>
- Barker, M. (1990). *Tourism for All*. Londres: English Tourist Board.
- BBC News. (18 de Septiembre de 2017). *Qué son las empresas B y por qué han tenido un explosivo crecimiento en América Latina*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-41261251>
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Prentice Hall.
- Blue Flag. FEE México. (2021). *Criterios del Distintivo Blue Flag*. Obtenido de http://www.blueflagmexico.org/pdf/Criterios_playas.pdf
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión . (2011). *Ley General Para la Inclusión de Personas con discapacidad*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Obtenido de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (17 de Mayo de 2022). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>
- Camara de Diputados del H. Congreso de la Unión, . (2009). *Ley General del Turismo*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Chesbrough , H., & Rosenblom, R. (2001). *The Role of Business model in capturing value from innovation: evidence from Xerox Corporation technology spin-off & Corporate Change*. Boston, MA: Harvard Business School.

- Congreso de la Unión. (2019). *Ley General de Turismo*. México.
- DataMéxico. (2023). *Santa María Huatulco. Municipio*. Obtenido de <https://datamexico.org/es/profile/geo/santa-maria-huatulco?redirect=true#Industrias>
- Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología. SEMAR. (2020). *BAHÍA DE HUATULCO, OAXACA*. Obtenido de <https://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioHuatulco.pdf>
- Drucker, P. F. (1954). *The Practice Of Management*.
- Gobierno de México. (20 de Agosto de 2015). *Gobierno de México*. Obtenido de Normas Oficiales Mexicanas: [https://www.gob.mx/salud/en/documentos/normas-oficiales-mexicanas-9705#:~:text=August%202020%2C%202015-,Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20\(NOM\)%20son%20regulaciones%20t%C3%A9cnicas%20de%20observancia,las%20personas%20o%20da%C3%B1ar%20la](https://www.gob.mx/salud/en/documentos/normas-oficiales-mexicanas-9705#:~:text=August%202020%2C%202015-,Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20(NOM)%20son%20regulaciones%20t%C3%A9cnicas%20de%20observancia,las%20personas%20o%20da%C3%B1ar%20la)
- Gobierno de Oaxaca. (8 de Diciembre de 2020). *Diagnóstico Integral del Desarrollo Turístico de las Bahías de Huatulco para fortalecer su proceso de comercialización*. Obtenido de <https://www.oaxaca.gob.mx/sectur/wp-content/uploads/sites/65/2020/12/2018-PLAN-ACCION-TRANSFORMA-HUATULCO-2018.pdf>
- Gobierno de Oaxaca. (8 de Diciembre de 2020). *Transforma Huatulco*. Obtenido de <https://www.oaxaca.gob.mx/sectur/wp-content/uploads/sites/65/2020/12/2018-PLAN-ACCION-TRANSFORMA-HUATULCO-2018.pdf>
- Gobierno del Estado de Jalisco. (2022). *CUASTECOMATES, ¡UNA PLAYA INCLUYENTE QUE RECIBE TURISTAS DE TODO EL MUNDO!* Obtenido de <https://www.jalisco.gob.mx/es/gobierno/comunicados/cuastecomates-una-playa-incluyente-que-recibe-turistas-de-todo-el-mundo>
- GRESB. (2022). *Actionable ESG data and benchmarks for financial markets*. Obtenido de <https://www.gresb.com/nl-en/>
- H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca. (25 de Abril de 2009). *Ley de Atención a Personas con Discapacidad del Estado de Oaxaca*. Obtenido de <https://mexico.justia.com/estados/oax/leyes/ley-de-atencion-a-personas-con-discapacidad-y-senescentes-para-el-estado-de-oaxaca/>

- H. Congreso del Estado Libre y soberano de Oaxaca. (17 de Agosto de 2019). *Congreso de Oaxaca*. Obtenido de [http://docs64.congresooaxaca.gob.mx/documents/legislacion_estatal/Ley+de+Turismo+del+Estado+de+Oaxaca+\(Ref+dto+659+aprob+LXIV+Legis+19+jun+2019+PO+33+5a+secc+17+ago+2019\).pdf](http://docs64.congresooaxaca.gob.mx/documents/legislacion_estatal/Ley+de+Turismo+del+Estado+de+Oaxaca+(Ref+dto+659+aprob+LXIV+Legis+19+jun+2019+PO+33+5a+secc+17+ago+2019).pdf)
- IBM. (2022). *What is SASB (Sustainability Accounting Standards Board)?* Obtenido de IBM Business Operations Blog: <https://www.ibm.com/blogs/internet-of-things/what-is-sasb-sustainability-accounting-standards-board/>
- INAH. (2022). *Fuerte de San Miguel*. Obtenido de <https://www.inah.gob.mx/museos/museo-arqueologico-maya-fuerte-de-san-miguel>
- INEGI. (2020). *Discapacidad*. Obtenido de <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx#:~:text=Fuente%3A%20INEGI.,su%20cuidado%20personal%20y%20comunicarse.>
- INEGI. (2020). *Discapacidad en Mexico, Censo de Población 2020*. Obtenido de <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx>
- INEGI. (2020). *INEGI*. Obtenido de Censo de Población y Vivienda 2020: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Kramer, M. E. (Enero de 2011). *Harvard Business Review América Latina*.
- Magretta, J. (2002). Why Business Models Matter. *Harvard Business Review*, 8.
- Mundial, B., Guerrero Gámez, S., Rodríguez Coterón, A., & Romero Rodríguez, G. (3 de Diciembre de 2018). *Accesibilidad e inclusión: dos aspectos clave para las personas con discapacidad*. Obtenido de <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/accesibilidad-e-inclusi-n-dos-aspectos-clave-para-las-personas-con-discapacidad>
- Naciones Unidas. (1993). *Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*. Obtenido de <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/standard-rules-equalization-opportunities-persons-disabilities>
- Naciones Unidas. (13 de Diciembre de 2006). *Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad*. Obtenido de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
- Naciones Unidas. (2006). *Naciones Unidas*. Obtenido de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

- Naciones Unidas. (2014). *Convención sobre los derechos con personas con discapacidad. Guía de Formación*. Obtenido de https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Publications/CRPD_TrainingGuide_PTS19_sp.pdf
- Neumann, P. y. (2004). *Economic Impulses of Accessible Tourism for All*, Federal Ministry of Economics and Technology y Federal Ministry of Economics and Labour. Berlín.
- Organización Mundial de la Salud. (24 de Enero de 2021). *Temas de salud*. Obtenido de <https://www.who.int/topics/disabilities/es/#:~:text=Las%20deficiencias%20son%20problemas%20que,para%20participar%20en%20situaciones%20vitales>
- Organización Mundial de Turismo. (1980). *Manila Declaration on World Tourism*. Madrid, España: OMT.
- Osterwalder, A., Pigneur, Y., & L. Tucci, C. (Mayo de 2005). *Communications of AIS*. Obtenido de Clarifying Business Models: Origins, Present and Future of the Concept: <https://aisel.aisnet.org/cgi/viewcontent.cgi?article=3016&context=cais>
- Osterwalder, A., & Pigneur, Y. (2011). *Generación modelos de negocio*. Barcelona, España: Grupo Planeta.
- Padilla, O. d. (1980). *El turismo Social*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Pierre Vincensini. Organización Internacional para la Normalización. (2022). *Organización Internacional de Empleadores*. Obtenido de <https://www.ioe-emp.org/es/organizaciones-internacionales/organizacion-internacional-para-la-normalizacion>
- Porter, M. E. (1980). *Competitive Strategy*. California, Estados Unidos.
- Presidencia de la República. (12 de Marzo de 2001). *Orden Jurídico*. Obtenido de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D8.pdf>
- Revista Iberoamericana Turismo Inclusivo. (2020). *Historia del Turismo Inclusivo en México*. Obtenido de https://issuu.com/revista.turismo.inclusivo/docs/riti__09
- Sanchez, M. I. (Febrero de 2015). *Conceptos Básicos de Metodología de la Investigación*. Hidalgo, México. Obtenido de

https://drive.google.com/file/d/1gdPLNlyEu7qGnD-cLDBKt_R1LZGXivF2/view

Secretaria de Turismo. (2018). *Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el sector Turismo*. Obtenido de http://www.sectur.gob.mx/gobmx/wp-content/uploads/2018/01/Gu%C3%ADa-Recomendaciones-Dise%C3%B1o-Universal-ST_Completa.pdf

Secretaria De Turismo. (2019). *Guía de Recomendaciones para el transporte accesible en el sector turístico*. Obtenido de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/590422/guia-recomendaciones-transporte-accesible-sector-turistico.pdf>

SECTUR. (14 de Noviembre de 2017). *Manual sobre turismo accesible para todos*. Obtenido de http://www.sectur.gob.mx/gobmx/wp-content/uploads/2018/01/Gu%C3%ADa-Recomendaciones-Dise%C3%B1o-Universal-ST_Completa.pdf

SECTUR. (2018). *Guía de recomendaciones de Diseño Universal Para el sector Turismo*. México: SECTUR.

SECTUR. Dirección General de Certificación Turística. (Septiembre de 2020). *Turismo Incluyente. Modelo de Segmentos Especializados*. Obtenido de Sectur.gob.mx: <https://www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2020/09/Turismo-Incluyente.pdf>

SEGOB. Diario Oficial de la Federación. (22 de Julio de 2002). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de NORMA Oficial Mexicana NOM-011-TUR-2001, Requisitos de seguridad, información y operación que deben cumplir los prestadores de servicios turísticos de Turismo de Aventura.: http://diariooficial.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=723685&fecha=22/07/2002#gsc.tab=0

SEGOB. Diario Oficial de la Federación. (14 de Septiembre de 2012). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de NORMA Oficial Mexicana NOM-015-SSA3-2012, Para la atención integral a personas con discapacidad.: http://diariooficial.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5268226&fecha=14/09/2012#gsc.tab=0

SEGOB. Diario Oficial de la Federación. (12 de Agosto de 2016). *SEGOB. Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de NORMA Oficial Mexicana NOM-008-SEGOB-2015, Personas con discapacidad.- Acciones de prevención y condiciones de seguridad en materia de protección civil en situación de

emergencia o desastre:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5447778&fecha=12/08/2016#gsc.tab=0

Social Innovation Lab. (2023). Obtenido de Social Innovation Lab:
socinnlab.org/about-us/

Social Innovation Lab. (2023). *Making Enterprise Human*. Obtenido de
<http://socinnlab.org/about-us/>

TurismoMéxico. es. (2022). *Nueve Bahías de Huatulco*. Obtenido de
<https://www.turismomexico.es/estado-de-oaxaca/bahias-de-huatulco/>

UNWTO. (2015). *Manual sobre Turismo Accesible para todos: principios, herramientas y buenas prácticas*. Obtenido de <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416509>

UNWTO. (15 de Julio de 2021). *PUBLICADA LA PRIMERA NORMA INTERNACIONAL SOBRE TURISMO ACCESIBLE PARA TODAS LAS PERSONAS, LIDERADA POR LA OMT, FUNDACIÓN ONCE Y UNE*. Obtenido de <https://www.unwto.org/es/news/publicada-la-primera-norma-internacional-sobre-turismo-accesible-para-todas-las-personas>

5.2 Índice Graficas

-Grafica 1. Porcentaje de la población con algún tipo de discapacidad por grupo de edad (INEGI, 2020)

-Grafica 2. Mujeres y Hombres con discapacidad 2020. (INEGI, 2020)

-Grafica 3. Gráfico Población con discapacidad, con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental, en Oaxaca y condición de afiliación a servicios de salud según sexo, 2020. Elaboración propia con datos de (INEGI, 2020)

5.3 Índice Tablas

-Tabla 1. Tabla población con discapacidad, con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental, en Oaxaca y condición de afiliación a servicios de salud según sexo, 2020. (INEGI, 2020)

- Tabla 2. Línea del tiempo. Elaboración propia (Revista Iberoamericana Turismo Inclusivo, 2020)

- Tabla 3. Elaboración propia con elementos de tabla evaluación. (SECTUR, 2018)
- Tabla 4. Tabla de porcentajes totales para determinar nivel de inclusión. Elaboración propia.
- Tabla 5. Tabla de verificación Chahué. Elaboración propia.
- Tabla 6. Tabla de verificación playa La Entrega. Elaboración propia.
- Tabla 7. Tabla de verificación playa La Aventura. Elaboración propia.
- Tabla 8. Número, porcentaje y tipo de discapacidad Huatulco. Elaboración propia con datos de (DataMéxico, 2023)
- Tabla 9. Tabla de membresías. Elaboración propia

5.4 Índice Imágenes

- Imagen 1. Criterios Discapacidad INEGI. (INEGI, 2020)
- Imagen 2. Porcentaje de la población con discapacidad según dificultad en la actividad. INEGI. (INEGI, 2020)
- Imagen 3. IRIS. (Global Impact Investing Network (GIIN), 2022)
- Imagen 4. Familias de Indicadores. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)
- Imagen 5. Inclusión. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)
- Imagen 6. Proceso de Obtención Sello Turismo Incluyente. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)
- Imagen 7. Turismo Incluyente. (SECTUR. Dirección General de Certificación Turística, 2020)
- Imagen 8. Mapa Bahías. (TurismoMéxico. es, 2022)
- Imagen 9. Playa Chacahué. Imagen propia.
- Imagen 10. Playa la Entrega. Imagen propia.
- Imagen 11. Playa la aventura. Imagen propia.
- Imagen 12. Planificación y experiencia final. (UNWTO, 2015)
- Imagen 13. Ámbitos que abarcan las recomendaciones generales (UNWTO, 2015)
- Imagen 14. Playa Chahué. Google Maps.
- Imagen 15. Bandera Blue Flag. Imagen propia.
- Imagen 16. Silla Anfibia. Imagen propia.
- Imagen 17. Rampa en Playa. Imagen propia.
- Imagen 18. Playa principal al mar. Imagen propia.
- Imagen 19. Área estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 20. Mapa Playa. Imagen propia.
- Imagen 21. Rampa y Podotáctil. Imagen propia.
- Imagen 22. Lugares exclusivos estacionamiento. Imagen propia.
- imagen 23. Baños DIF. Imagen propia.
- Imagen 24. Rampa principal de playa. Imagen propia.
- Imagen 25. Entrada Principal. Imagen propia.
- Imagen 26. Rampas y estacionamiento. Imagen propia.

- Imagen 27. Escaleras y rampa. Imagen propia.
- Imagen 28. Rampa y palapa. Imagen propia.
- Imagen 29. Sendero en Playa. Imagen propia.
- Imagen 30. Andador concreto. Imagen propia.
- Imagen 31. Andador cercano a la playa. Imagen propia.
- Imagen 32. Andador al punto de observación. Imagen propia.
- imagen 33. Rampa en playa. Imagen propia.
- Imagen 34. Rampa área de comida. Imagen propia.
- Imagen 35. Condición baños área de comida. Imagen propia.
- Imagen 36. Vestidores. Imagen propia.
- Imagen 37. Carta de Alimentos. Imagen propia.
- Imagen 38. Entrada y transporte. Imagen propia.
- Imagen 39. Lugar Exclusivo. Imagen propia.
- Imagen 40. Entrada baños. Elaboración Propia.
- Imagen 41. Apoyos entrada vestidores. Imagen propia.
- Imagen 42. Rampa en estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 43. Rampa acceso instalaciones. Imagen propia.
- Imagen 44. Acceso Restaurant. Imagen propia.
- Imagen 45. Rampa cercana al mar. Imagen propia.
- Imagen 46. Acceso Área Alberca. Imagen propia.
- Imagen 47. Acceso Spa. Imagen propia.
- Imagen 48. Zona de Albercas. Imagen propia.
- Imagen 49. Rampa al mar. Imagen propia.
- Imagen 50. Rampa al área de Camastros. Imagen propia.
- Imagen 51. Senderos en zona de camastros y playa. Imagen propia.
- Imagen 52. Rampa zona de hotel. Imagen propia.
- Imagen 53. Zona de espera. Imagen propia.
- Imagen 54. Escaleras zona Hotel. Imagen propia.
- Imagen 55. Banqueta peatonal. Imagen Propia.
- Imagen 56. Mapa Ruta Jalisco. (Gobierno del Estado de Jalisco, 2022)
- Imagen 57. Lugar de Sillas Anfibias. Imagen propia.
- Imagen 58. Cruces Peatonales. Imagen propia.
- Imagen 59. Tablero Información. Imagen propia.
- Imagen 60. Camino Concreto a Playa. Imagen propia.
- Imagen 61. Rampa estacionamiento de hotel. Imagen propia.
- Imagen 62. Señalética lugares de estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 63. Camino obstruido por plantas. Imagen propia.
- Imagen 64. Condición de Banqueta Pública. Imagen propia.
- Imagen 65. Banqueta y Estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 66. Situación Banqueta y Estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 67. Estacionamiento Playa. Imagen propia.
- Imagen 68. Situación camino y estacionamiento en playa. Imagen propia.
- Imagen 69. Condición banqueta y entorno. Imagen propia.
- Imagen 70. Acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 71. Acceso Playa y Banqueta. Imagen propia.
- Imagen 72. Andador en Playa. Imagen propia.

- Imagen 73. Andador en Playa. Imagen propia.
- Imagen 74. Andador Próximo a la playa. Imagen propia.
- Imagen 75. Acceso a Playa. Imagen propia.
- Imagen 76. Acceso a Playa sin rampa. Imagen propia.
- Imagen 77. Señalética. Imagen propia.
- Imagen 78. Modulo informativo. Imagen propia.
- Imagen 79. Condición banqueta y paso vehicular. Imagen propia.
- Imagen 80. Situación baños inclusivos. Imagen propia.
- Imagen 81. Comunicación Menú. Imagen propia.
- Imagen 82. Mapa Playa Delfines. Google Maps.
- Imagen 83. Entrada Playa. Imagen propia.
- Imagen 84. Rampas estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 85. Tablero informativo. Imagen propia.
- Imagen 86. Acceso mirador playa. Imagen propia.
- Imagen 87. Rampa de Acceso. Imagen propia.
- Imagen 88. Acceso rampas baños. Imagen Propia.
- Imagen 89. Rampa acceso playa. Imagen propia.
- Imagen 90. Andador y Área de sombra. Imagen propia.
- Imagen 91. Sombra y banca exclusivas. Imagen propia.
- Imagen 92. Rampa acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 93. Escalera próxima a playa. Imagen propia.
- Imagen 94. Acceso Playa. Elaboración Propia.
- Imagen 95. Playa. Imagen propia.
- Imagen 96. Rampa en Playa. Imagen propia.
- Imagen 97. Acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 98. Acceso Próximo Estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 99. Señal Mapa en playa. Imagen propia.
- Imagen 100. Señal cajones exclusivos automóviles. Imagen propia.
- Imagen 101. Regaderas. Imagen propia.
- Imagen 102. Acceso Baños. Imagen propia.
- Imagen 103. Andador Playa. Imagen propia.
- Imagen 104. Rampa Acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 105. Situación Playa. Imagen propia.
- Imagen 106. Playa Marlín. Google Maps.
- Imagen 107. Banqueta en Playa. Imagen propia.
- Imagen 108. Acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 109. Acceso Playa y rampa. Imagen propia.
- Imagen 110. Rampa en acceso. Imagen propia.
- Imagen 111. Rampa y escalera playa. Imagen propia.
- Imagen 112. Acceso Baños. Imagen propia.
- Imagen 113. Rampa área exclusiva. Imagen propia.
- Imagen 114. Rampa y accesos. Imagen propia.
- Imagen 115. Rampa próxima a playa. Imagen propia.
- Imagen 116. Acceso Próximo a la playa. Imagen propia.
- Imagen 117. Rampa a la playa. Imagen propia.
- Imagen 118. Situacionalidad playa. Imagen propia.

- Imagen 119. Playa las Perlas. Google Maps.
- Imagen 120. Acceso a la Playa. Imagen propia.
- Imagen 121. Lugares estacionamiento inclusivos. Imagen propia.
- Imagen 122. Tablero informativo en playa. Imagen propia.
- Imagen 123. Acceso Playa. Imagen propia.
- Imagen 124. Acceso áreas playa. Imagen propia.
- Imagen 125. Acceso a Baños. Imagen propia.
- Imagen 126. Rampa Acceso Regaderas. Imagen propia.
- Imagen 127. Rampa acceso baños. Imagen propia.
- Imagen 128. Rampa acceso baños lavamanos. Imagen propia.
- Imagen 129. Rampa Próxima a playa. Imagen propia.
- Imagen 130. Rampa acceso playa. Imagen propia.
- Imagen 131. Área exclusiva en playa. Imagen propia.
- Imagen 132. Situación Playa. Imagen propia.
- Imagen 133. Playa y mar. Imagen propia.
- Imagen 134. Playa y sargazo. Imagen propia.
- Imagen 135. Andador Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 136. Andador Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 137. Andador en Plaza. Imagen propia.
- Imagen 138. Adaptación espacio Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 139. Rampa y Banqueta. Imagen propia.
- Imagen 140. Andador Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 141. Piso Podotáctil y banquetta. Imagen propia.
- Imagen 142. Paso Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 143. Rampa en Banqueta. Imagen propia.
- Imagen 144. Malecón y camino. Imagen propia.
- Imagen 145. Rampa en Malecón. Imagen propia.
- Imagen 146. Rampa en estacionamiento. Imagen propia.
- Imagen 147. Cruce Peatonal. Imagen propia.
- Imagen 148. Banqueta. Imagen propia.
- Imagen 149. Rampa acceso Museo. Imagen propia.
- Imagen 150. Rampa peatonal museo. Imagen propia.
- Imagen 151. Acceso Museo. Imagen propia.
- Imagen 152. Entrada Museo. Imagen propia.
- Imagen 153. Acceso Museo. Imagen propia.
- Imagen 154. Vista podotáctil museo. Imagen propia.
- Imagen 155. Modulo museo. Imagen propia.
- Imagen 156. Vista Modulo. Imagen propia.
- Imagen 157. Guía Modulo. Imagen propia.
- Imagen 158. Modulo y señalética. Imagen propia.
- Imagen 159. Figura y modulo. Imagen propia.
- Imagen 160. Podotáctil y modulo. Imagen propia.
- Imagen 161. Mueble y modulo. Imagen propia.
- Imagen 162. Figuras en modulo y pantalla. Imagen propia.
- Imagen 163. Sala museo. Imagen propia.
- Imagen 164. Señales en sala. Imagen propia.

- Imagen 165. Vigilancia Modulo. Imagen propia.
- Imagen 166. Disposición Sala en Museo. Imagen propia.
- Imagen 167. Discapacidades por tipo de actividad cotidiana en Santa María Huatulco. (DataMéxico, 2023)
- Imagen 168. Desarrollo de proceso evaluación. Imagen Propia
- Imagen 169. Imagen propia fundamentada en el modelo de Social Innovation Lab.
- Imagen 170. Área de regaderas. Imagen Propia.
- Imagen 171. Área de Alimentos y Bebidas rampa. Imagen propia.
- Imagen 172. Área de baños en zona de alimentos. Imagen propia.
- Imagen 173. Área en playa. Imagen propia.
- Imagen 174. Perspectiva playa. Imagen propia.
- Imagen 175. Proceso visual. Imagen propia.