



Administración de Empresas Turísticas

Accesibilidad en las navieras de Canadá

Harold Franco Carmona



**Universidad[®]
Católica
de Manizales**

VIGILADA MINEDUCACIÓN

*Obra de Iglesia
de la Congregación*



*Hermanas de la Caridad
Dominicas de La Presentación
de la Santísima Virgen*

ACCESIBILIDAD EN LAS NAVIERAS DE CANADÁ

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de
Administración de empresas Turísticas

Modalidad de grado: Proyecto de investigación articulado a un semillero de
investigación

Erik Marcelo Sepúlveda Vargas¹

HAROLD FRANCO CARMONA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS
MANIZALES, CALDAS

2023

¹ Erik Marcelo Sepúlveda Vargas

Índice

1. Introducción: 3

2. Objetivos 4

Objetivo general: 4

Objetivos específicos: 4

3. Referente Teórico 5

Antecedentes: 5

Marco teórico: 6

4. Metodología: 17

Instrumentos de levantamiento y análisis de la información: 17

Procedimientos: 17

5. Resultados y Discusión: 18

Objetivo específico 1: Identificar las navieras y rutas marítimas que realizan los cruceros actualmente en Canadá. 18

Objetivo específico 2: Diagnosticar las facilidades y limitantes físicos que tienen los barcos pertenecientes a las navieras que realizan cruceros, para la población con discapacidad. 19

Objetivo específico 3: Describir la oferta y servicios turísticos que se brindan en las distintas navieras, para la población con discapacidad, en los barcos que realizan cruceros en Canadá. 22

6. Conclusiones: 26

7. Recomendaciones: 27

8. Bibliografía: 28

Anexos 30

1. Introducción:

Resumen

El presente estudio investigativo busca caracterizar los cruceros a partir de la accesibilidad turística que se tiene en las diferentes navieras, de acuerdo con sus rutas marítimas en Canadá; mediante la revisión documental de tipo descriptiva, se recolectarán y analizará la información, buscando dar respuesta a cuáles son las principales facilidades y limitantes físicos que tienen los barcos, para la población con discapacidad. Finalmente describir la oferta y servicios turísticos que se brindan en las distintas navieras, para dicha población. Como resultado final del desarrollo del proyecto se tendrá: documento diagnóstico sobre los limitantes y barreras físicas que se encuentran en los cruceros de las diferentes navieras de acuerdo con sus rutas marítimas en Canadá y la participación en diferentes encuentros de semilleros de investigación a nivel local, regional y nacional, en representación del Semillero de Investigación en Accesibilidad Turística - SITA y en la etapa final apoyado en el semillero de investigación ELITE y la línea de investigación en Sostenibilidad Turística.

Summary

This research study seeks to characterize cruise ships based on the tourist accessibility of the different shipping companies, according to their maritime routes in Canada; Through a descriptive documentary review, the information will be collected and analyzed, seeking to provide an answer to what are the main facilities and physical limitations that ships have, for the population with disabilities. Finally, describe the tourist offer and services offered by the different shipping companies for said population. As a final result of the development of the project, there will be: a diagnostic document on the limitations and physical barriers that can be found in the cruises of the different shipping companies according to their maritime routes in Canada and the participation in different meetings of research seedbeds at the local level , regional and national, on behalf of the Tourism Accessibility Research Seedbed - SITA and in the final part supported in Tourism Research Free Space The Research Seedbed ELITE and the line of research in Sustainability in Tourism.

2. Objetivos

Objetivo general:

- Comparar 17 cruceros a partir de la accesibilidad turística que se tiene en las diferentes navieras, de acuerdo con sus rutas marítimas en Canadá.

Objetivos específicos:

- Identificar las navieras y rutas marítimas que realizan los cruceros actualmente en Canadá.
- Diagnosticar las facilidades y limitantes físicos que tienen los barcos pertenecientes a las navieras que realizan cruceros, para la población con discapacidad.
- Describir la oferta y servicios turísticos que se brindan en las distintas navieras, para la población con discapacidad, en los barcos que realizan cruceros en Canadá.

3. Referente Teórico

ANTECEDENTES:

Se desea investigar sobre la accesibilidad en los cruceros en el territorio canadiense en los cuales se analizarán los diferentes puertos y rutas marítimas, Ya que, en el territorio canadiense se conocen diversas navieras, las cuales se centran en Canadá por su relevancia e inclusión en los cruceros al estar enfocados en la accesibilidad de estos y, lo que ofrecen para poder ejecutar viajes con personas discapacitadas o con movilidad reducida; lo cual les impide moverse o comunicarse. Brindando así mismo, una muestra de cruceros; los cuales brindan un servicio óptimo y de manera particular en los barcos. Por esta razón se desea conocer la demanda y los diferentes servicios ofrecidos en los mismos. Enfatizar en los espacios ofrecidos para las personas con cierta discapacidad física, quienes son la fuente principal en una segmentación de mercado y de los acompañantes a bordo de estos. Conocer los protocolos de acceso a las navieras en temas de accesibilidad e inclusión a los cruceros en aspectos como la compañía, informaciones y deberes en la embarcación.

Con ayuda de los diferentes objetivos, enfocados en la accesibilidad, se quiere indagar en los distintos tipos de discapacidades creciendo en conocimiento en situaciones como: el reconocimiento de la accesibilidad en el campo turístico y en los escenarios que hacen del turismo accesible: un turismo para todos.

Con esta investigación ganamos una visión más amplia de los horizontes sobre turismo accesible enfocado en su concepto y su aparición en el turismo de modo que se vea como una potencia que tiene un gran impacto en el turismo desde un punto de vista económico, social y ambiental. Ayudando al ser humano a disfrutar del sector para todos, sin restricciones de movilidad; en el cual se evidencia que la persona, quien es altamente relevante en el mundo y el desarrollo de estos.

Se busca generar discernimiento de las navieras en Canadá y la manera en la cual los individuos comparten un entorno y generan un crecimiento para todos, enfocados en las personas con alguna discapacidad o reducción de la movilidad. Teniendo como objetivo concreto la accesibilidad en las navieras en Canadá.

MARCO TEÓRICO:

Se entiende por Diseño Universal D.U al diseño de productos y entornos aptos para el uso del mayor número de personas sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado (Libro Verde de la Accesibilidad en España; Aceplan. Libro Blanco).(Egea, 2007), en este sentido, debemos considerar el Diseño Universal como un propósito que va más allá de la inclusión por factores de discapacidad y se tiene en cuenta las necesidades reales de diseño en función de las necesidades de uso.

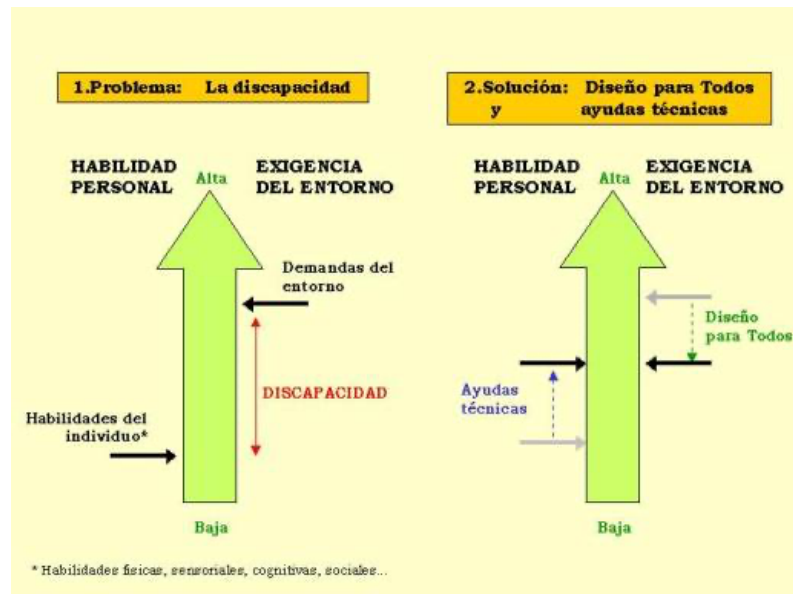
El Diseño Universal presupone la estrategia de 'diseño para todos' y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse. Se podría argumentar que la Accesibilidad tiene vocación Universal y es resultado de un "diseño para todos" que asegura la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

La definición sobre Accesibilidad Universal que viene descrita en el artículo 2.c. de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad.

La palabra accesibilidad puede entenderse en relación con tres formas básicas de actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión. Todos, según sean nuestras capacidades funcionales o mentales, tropezamos con barreras en nuestra capacidad de movimiento, en nuestras comunicaciones o fuentes de información, y en nuestro alcance de comprensión de mensajes, instrucciones, instrumentos o sistemas.

Los efectos de dichas barreras pueden llegar incluso a la exclusión social, a la discapacitación, a la estigmatización y a agravios psicológicos para las personas afectadas. La incapacidad de la sociedad para eliminar las barreras de movilidad, de comunicación y de comprensión es sintomática de la atención desigual que merecen las personas con capacidades reducidas. A la inversa, cada barrera al acceso que cae nos acerca un poco más a la consecución de una sociedad justa. (P, 06)

En el caso de las personas con discapacidad lo importante es la interacción entre distintos tipos de barreras, de modo que sus características internas o personales se combinan con los déficits o barreras ambientales, derivándose unas condiciones de accesibilidad u otras para cada tipo de individuo. Distingamos entonces entre tres tipos de barreras que afectan a las personas con discapacidad: barreras intrínsecas, ambientales e interactivas. (Smith, 2019)



Fuente: Amengual, Clotilde (1996). Dimensiones de discapacidad y accesibilidad.

Tipos de discapacidad según el Ministerio de la Protección Social & ACNUR, 2011.

Tipo	Descripción
Discapacidad Física o Motora	<p>La discapacidad física es aquella que ocurre al faltar o quedar muy poco de una parte del cuerpo, lo cual impide a la persona desenvolverse de la manera convencional.</p> <p>En esta categoría se encuentran las personas que presentan en forma permanente deficiencias corporales funcionales a nivel músculo esquelético, neurológico, tegumentario de origen congénito o adquirido, pérdida o ausencia de alguna parte de su cuerpo, o presencia de desórdenes del movimiento corporal. Se refiere a aquellas personas que podrían presentar en el desarrollo de sus actividades cotidianas, diferentes grados de dificultad funcional para el movimiento corporal y su relación en los diversos entornos al caminar, desplazarse, cambiar o mantener posiciones del cuerpo, llevar, manipular o transportar objetos y realizar actividades de cuidado personal, o del hogar, interactuar con otros sujetos, entre otras</p> <p>Para aumentar el grado de independencia, las personas con alteraciones en su movilidad requieren, en algunos casos, de la ayuda de otras personas, al igual que de productos de apoyo como prótesis (piernas o brazos artificiales), órtesis, sillas de ruedas, bastones, caminadores y muletas, entre otros. De igual forma, para su participación en actividades personales, educativas, formativas, laborales y productivas, deportivas, culturales y sociales pueden requerir espacios físicos y transporte accesible.</p>
Discapacidad auditiva:	<p>En esta categoría se encuentran personas que presentan en forma permanente deficiencias en las funciones sensoriales relacionadas con la percepción de los sonidos y la discriminación de su localización, tono, volumen y calidad; como consecuencia, presentan diferentes grados de dificultad en la recepción y producción de mensajes verbales y, por tanto, para la comunicación oral. Se incluye en esta categoría a las personas sordas y a las personas con hipoacusia esto es, aquellas que debido a una deficiencia en la capacidad auditiva presentan dificultades en la discriminación de sonidos, palabras, frases, conversación e incluso sonidos con mayor intensidad que la voz conversacional, según el grado de pérdida auditiva.</p>

	<p>Para aumentar su grado de independencia estas personas pueden requerir de la ayuda de intérpretes de lengua de señas, productos de apoyo como audífonos, implantes cocleares o sistemas FM, entre otros. De igual forma, para garantizar su participación, requieren contextos accesibles, así como estrategias comunicativas entre las que se encuentran los mensajes de texto y las señales visuales de información, orientación y prevención de situaciones de riesgo.</p>
Discapacidad visual:	<p>En esta categoría se incluye a aquellas personas que presentan deficiencias para percibir la luz, forma, tamaño o color de los objetos. Se incluye a las personas ciegas y a las personas con baja visión, es decir, quienes a pesar de usar gafas o lentes de contacto, o haberse practicado cirugía, tienen dificultades para distinguir formas, colores, rostros, objetos en la calle, ver en la noche, ver de lejos o de cerca, independientemente de que sea por uno o ambos ojos. Estas personas presentan diferentes grados de dificultad en la ejecución de actividades de cuidado personal, del hogar o del trabajo, entre otras. Para una mayor independencia y autonomía, estas personas pueden requerir productos de apoyo como bastones de orientación, lentes o lupas, textos en braille, macrotipo (texto ampliado), programas lectores de pantalla, programas magnificadores o información auditiva, entre otros. Para su participación requieren contextos accesibles en los que se cuente con señales informativas, orientadoras y de prevención de situaciones de riesgo, con colores de contraste, pisos con diferentes texturas y mensajes, en braille o sonoros, entre otros.</p>
Sordoceguera:	<p>La sordoceguera es una discapacidad única que resulta de la combinación de una deficiencia visual y una deficiencia auditiva, que genera en las personas que la presentan problemas de comunicación, orientación, movilidad y el acceso a la información. Algunas personas sordociegas son sordas y ciegas totales, mientras que otras conservan restos auditivos y/o restos visuales. Las personas sordociegas requieren de servicios especializados de guía e interpretación para su desarrollo e inclusión social.</p>
Discapacidad intelectual:	<p>Se refiere a aquellas personas que presentan deficiencias en las capacidades mentales generales, como el razonamiento, la resolución de problemas, la planificación, el pensamiento abstracto, el juicio, el aprendizaje académico y el aprendizaje de la experiencia. Estos producen deficiencias del funcionamiento adaptativo, de tal manera que el individuo no alcanza los estándares de independencia personal y de responsabilidad social en uno o más aspectos de la vida cotidiana, incluidos la comunicación, la participación social, el funcionamiento académico u ocupacional y la independencia personal en la casa o en la comunidad. Para lograr una mayor independencia funcional y participación social, estas personas requieren de apoyos especializados terapéuticos y pedagógicos, entre otros. Es necesaria la adecuación de programas educativos o formativos adaptados a sus posibilidades y necesidades, al igual que el desarrollo de estrategias que faciliten el aprendizaje de tareas y actividades de la vida diaria, como autocuidado, interacción con el entorno y de desempeño de roles dentro de la sociedad. Los apoyos personales son indispensables para su protección y como facilitadores en su aprendizaje y participación social.</p>
Discapacidad psicosocial:	<p>Resulta de la interacción entre las personas con deficiencias (alteraciones en el pensamiento, percepciones, emociones, sentimientos, comportamientos y relaciones, considerados como signos y síntomas atendiendo a su duración, coexistencia, intensidad y afectación funcional) y las barreras del entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad. Estas barreras surgen de los límites que las diferentes culturas y sociedades imponen a la conducta y comportamiento humanos, así como por el estigma social y las actitudes discriminatorias. Para lograr una mayor independencia funcional, estas personas requieren básicamente de apoyos médicos y terapéuticos especializados de acuerdo a sus necesidades. De igual forma, para su protección y participación en actividades personales, educativas, formativas, deportivas, culturales, sociales, laborales y productivas, pueden requerir apoyo de otra persona.</p>
Discapacidad múltiple:	<p>Presencia de dos o más deficiencias asociadas, de orden físico, sensorial, mental o intelectual, las cuales afectan significativamente el nivel de desarrollo, las posibilidades funcionales, de comunicación, la interacción social y el aprendizaje, por lo que requieren para su atención de apoyos generalizados y permanentes. Las particularidades de la</p>

	discapacidad múltiple no están dadas por la sumatoria de los diferentes tipos de deficiencia, sino por la interacción que se presenta entre ellos. A través de dicha interacción se determina el nivel de desarrollo, las posibilidades funcionales, de la comunicación, de la interacción social.
--	--

Tomando en cuenta los tipos de discapacidad previamente mencionados, cabe resaltar que hay otras condiciones que se deben tomar en cuenta, como el embarazo, familias viajando con cochecitos, personas cargando paquetes, enfermedades temporales o una persona con la pierna enyesada.

Algunas personas nacen con algunas discapacidades (realmente son condiciones y nosotros como sociedad los discapacitados al no tener entornos accesibles) y otras las adquieren en cualquier momento de su vida producto de una enfermedad o de un accidente. Digamos que sin previo aviso. (...)

La accesibilidad es una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido.

Desde este punto de vista, la falta de accesibilidad implica marginación y pérdida de calidad de vida para cualquier persona, pero es indudable que las personas con discapacidades serán las más afectadas ante su ausencia o inaccesibilidad. Consideramos, de acuerdo con el documento Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad de la Comisión de las Comunidades Europeas (2.000), que las barreras –expresión de esa inaccesibilidad- y no las limitaciones funcionales de las personas son el elemento clave sobre el que actuar, tanto a favor de las personas con limitaciones funcionales.

Las barreras las encontramos cuando no están creadas las adecuaciones o apoyos para la accesibilidad. Estas barreras pueden ser por mencionar algunas: falta de rampas para las personas en silla de ruedas; falta de un intérprete de lengua de señas para una persona con discapacidad auditiva o incluso, falta de menús en sistema Braille para las personas ciegas.

Para el presente estudio se seleccionan las siguientes barreras limitantes y también se reconocen elementos facilitadores como se presenta a continuación, asumiendo que la existencia de elementos facilitadores o barreras limitantes es un indicador directo de accesibilidad.

Facilidades o requerimientos
Facilidad 1 Sistema de Braille
Facilidad 2 Intérprete Bilingüe
Facilidad 3 Perro guía
Facilidad 4 Rampas salva escaleras
Facilidad 5 Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad
Facilidad 6 Intérprete de señas
Limitante 1 Ascensores

Limitante 2 Escalones y curvas
Limitante 3 Guías
Limitante 4 Señalización
Limitante 5 Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (Comorbilidades, patologías, entre otras)
Limitante 6 Capacitación para personas con discapacidad

Tabla. Limitaciones y facilidades evaluadas.

No podemos hablar de accesibilidad sin reflexionar sobre las barreras, su concepción, tipos y significado. Si la accesibilidad es el anhelo, la parte positiva es porque la barrera está ahí, presente y protagonista en nuestro entorno. Estos factores limitantes que serán detallados más adelante en la sección de resultados, sirven como indicador de referencia para valorar el grado de accesibilidad que posee un entorno específicos. y estos serán los indicadores que se aplican al estudio de las navieras.

La accesibilidad favorece, de una u otra manera, a toda la población; pero es evidente que hay grupos de personas que se ven más favorecidos como son las personas con discapacidades permanentes: físicas, sensoriales o cognitivas; los mayores y las personas discapacitadas temporales: rotura de extremidades, embarazo, etc. (Alonso, 2002). El diseño accesible proporciona flexibilidad al acomodarse a las necesidades de cada usuario y está dirigida a que el sistema esté elaborado al más amplio número de usuarios. Se abre la posibilidad de que pueda ser accedido y usado por el mayor número posible de personas, indiferentemente de las limitaciones propias del individuo o de las derivadas del contexto de uso.

Los logros en materia de acceso para las personas con discapacidad inciden positivamente en otros ámbitos tales como la calidad de vida profesional, la protección de los consumidores y la competitividad de la industria europea. (Aufwidenwiren,P. 78, 2021)

La problemática de la accesibilidad es, por tanto, dispersa por lo que es preciso actuar sobre múltiples sectores de forma coherente, única forma de llevar a buen término la promoción de accesibilidad con los mejores resultados. Las actuaciones deben ser complementarias y acometer de forma combinada:

De nada sirve el hecho de que existan autobuses o trenes accesibles, si las personas con discapacidades motrices no pueden llegar a la parada de autobús o a la estación de tren ni utilizar un distribuidor automático de billetes. Para colmar estas deficiencias será necesario desarrollar un marco general que aborde los problemas de accesibilidad entre sistemas de transporte, edificios y otras zonas públicas. Dicho marco exige claramente una colaboración más estrecha entre políticas y niveles administrativos diferentes.

La accesibilidad se refiere a que es de fácil acceso por cualquier persona. Es la característica que permite que los entornos, los productos, y los servicios sean utilizados sin problemas por todas las personas, para conseguir los objetivos para los que están diseñados. (Alonso, 2003). y la accesibilidad aplicada al turismo implica que toda la cadena de valor turística (transporte – hoteles – atractivos turísticos – excursiones – restaurantes) deben estar adecuados para un disfrute pleno con independencia y dignidad. Mejor dicho, el turismo accesible es aquel en que

todas las personas independientemente de su condición puedan disfrutar con igualdad de oportunidades.

Aunque sigamos realizando el turismo tradicional tales como el ecológico, religioso y cultural, es momento de incluir en el servicio a otros nichos de mercado que hemos olvidado: las personas con discapacidad y adultos mayores. (Becker; 2018) Para poder ofrecer un servicio de calidad a las personas con discapacidad y adultos mayores, necesitamos saber lo que conlleva un turismo accesible, es el turismo que se especializa en diseñar viajes adaptados según el tipo de discapacidad y necesidades de cada persona. Es decir, debe estar libre de barreras físicas, barreras de la comunicación y de las barreras sociales.

Las personas con discapacidad y adultos mayores seleccionan el destino según la accesibilidad que ofrece y no por lo que cuesta el viaje. El primer impedimento lo encuentran a la hora de la planificación, ya que la información que ofrecen las páginas webs suele ser ambigua y desactualizada, e incluso las páginas webs no suelen ser accesibles para personas sordas, ciegas o de baja visión. Otras veces, las agencias de viajes desconocen el tema de la accesibilidad y podrían ofrecer una información errónea.

Lo recomendable para un viajero, es contactar agencias de viajes o tour operadores especialistas en turismo accesible o pedir información a otras personas que ya han visitado el destino. Las agencias de viajes o tour operadores les indicarán si ese destino, atractivo u hotel está adaptado según las necesidades de la persona. Pues un destino puede estar adaptado a una persona con discapacidad física, pero no necesariamente para una persona con discapacidad visual. El personal de estas empresas suelen capacitarse continuamente sobre las discapacidades lo que brinda confianza y un servicio de calidad al turista. (...)

Finalmente Becker (2018) afirma que hay un cincuenta por ciento del turismo accesible que lo compone la accesibilidad del entorno y el otro cincuenta por ciento es lo intangible, lo que no se puede valorar como el trato adecuado a las personas con discapacidad y adultos mayores. Aunque realizar las adecuaciones está sujeto a cuestiones económicas, encontramos algunas ventajas que a continuación enumeramos:

- Las personas con discapacidad y adultos mayores siempre viajan acompañados.
- Este grupo de turistas viajan en cualquier época del año.
- Suelen pagar más por un servicio que se adapte a sus necesidades.
- Son un efecto económico multiplicador, ya que en el lugar del destino suelen requerir servicios adicionales tales como: compra de medicamentos, alquiler de sillas de ruedas o acompañantes adicionales.
- Mejora la imagen del destino al hacerlo inclusivo o turismo para todos.
- Suelen repetir y recomendar el viaje si han tenido una buena experiencia.
- Casi todas las ventajas tienen un efecto multiplicador económico, que hace de este tipo de turismo un nicho muy importante para incluirlo en nuestros servicios.

Ahora bien, como se ha mencionado el objetivo de este trabajo consiste en analizar los factores de accesibilidad aplicados directamente a las empresas turísticas que operan el servicio

de cruceros en Canada, así pues, a continuación se describe el desarrollo del turismo marítimo, la industria de las navieras y algunos referentes de este sector en Canada.

El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy económico. El transporte marítimo aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías. (Blois, 2019)

Los principales agentes del transporte marítimo son Occidente y las nuevas economías asiáticas (Sudeste Asiático, China, Corea, países del Golfo Pérsico, India). La densidad de flujos marítimos es mucho mayor en el hemisferio norte, gracias a la existencia de dos pasos estratégicos como el Canal de Panamá y el Canal de Suez, que evitan a los buques tener que rodear los continentes sudamericano y africano.

Así mismo, como proyección de corto plazo el deshielo que sufre el Ártico está permitiendo sugerir la idea de una nueva ruta marítima que conecta Europa con el Este de Asia a través de las aguas del Océano Ártico, recorriendo toda la costa norte de Rusia. Algunos estudios indican que hacia el año 2020 el Océano Ártico podría ser navegado, tanto por el norte de Canadá como por el norte de Rusia. (The The New York Times, Septiembre, 2012)

Cabe resaltar el hecho de que para entender el transporte marítimo, hay que comprender inicialmente los Tipos de buques, los tipos de cargas y específicamente para el turismo, la definición de las navieras:

Inicialmente, se diferencian dos tipos principales de cargas: la carga a granel y la carga mediante contenedores. La carga a granel es aquella que se transporta sin empaquetar ni embalar, como el carbón, el cemento, el grano (trigo, maíz, arroz, soja...), arena, grava, petróleo, gas... etc. Dentro de la carga a granel se distingue entre carga seca y carga líquida.

Por otro lado, la carga mediante contenedores es aquella que se realiza, como su propio nombre indica, en contenedores. Los contenedores son recipientes de carga que protegen las mercancías. Los contenedores están fabricados de acuerdo con la normativa ISO (International Standardization Organization), de forma que sus dimensiones están estandarizadas a nivel mundial, facilitando así su manipulación en los puertos de todo el mundo.

La definición de naviera presentada por la revista de logística y transporte es la siguiente: las navieras son compañías dedicadas al transporte de carga por vía marítima de puerto a puerto. (Revista de logística y transporte, 2015)

Las agencias navieras son los representantes del armador en un puerto determinado, por ello su función primordial es la de representar a su cliente. El cual ha delegado en su persona las funciones que este no puede realizar por sí mismo, por motivos de imposibilidad material de estar en cada puerto al cual arribe un buque bajo su administración.

A esta función que desempeña el Agente Naviero se le denomina "Agenciamiento" donde existe una relación entre el Agente y el Principal para resolver, en su nombre, ciertos actos que afectan los derechos del Principal y tareas que el mismo, delegue en el Agente para que éste las lleve a cabo ante terceros involucrados. (Europartners, 2017)

Para esto, cabe resaltar que las navieras son compañías dedicadas al transporte de carga por vía marítima de puerto a puerto, siendo un sector de servicios esencial en el mercado de exportación e importación de mercancías.

Con el crecimiento global y la apertura de mercados, lo cual incentiva el comercio exterior y la inversión extranjera, fueron muchos negocios los que crecieron rápidamente, pero quizás ninguno como la industria naviera. Este sector comenzó concentrándose principalmente en el transporte de pasajeros con su respectivo equipaje, pero se vio afectado con el desarrollo de la industria de la aviación comercial, generando problemas y pérdidas sustanciales.

Los servicios que ofrece una naviera son transportar bienes de un lugar a otro, según las necesidades del cliente. Casi todo lo que se comercia en el mundo puede ser transportado en contenedores, ya sea ropa, calzado, muebles, comida, minerales, farmacéuticos, electrónicos o materias primas.

Es importante tener presente que las navieras solo trabajan con contenedores completos, por lo que, en caso de requerir transportar una cantidad de menor tamaño al contenedor lleno, es necesario acudir a los "freight forwarders", consolidadores de carga, agentes aduaneros o agentes navieros, quienes tienen entre sus funciones consolidar cargas de diferentes clientes con el fin de llenar un contenedor. En esta industria existen 3 servicios de las líneas navieras:

Servicio de línea regular

Rutas fijas: Itinerarios programados con fechas de llegada y salida - Disposición de buques para las distintas cargas - Cada cargamento es bajo un contrato de conocimiento de embarque.

Servicio de barcos sin trayecto fijo

Este tipo de servicio, no tiene rutas, ni servicios regulares, transportan un único lote, regularmente opera con contrato de flete:

Por viaje: Transporta una carga concreta en un único viaje entre dos puertos, el fletador proporciona los atracaderos de carga y descarga; el armador es el que se encarga de la tripulación, manejo del barco y los gastos del viaje.

Por tiempo: Es el alquiler del barco y la tripulación por un periodo fijo, no se especifica qué tipo de carga se transportará, el fletador cubre todos los costos.

Por cesión de buque: Se le renta el barco a un fletador, quien se hace responsable de toda la organización y gastos de la operación.

Servicios industriales

Los buques industriales de carga son utilizados por grandes empresas, que regularmente son los propietarios; con ellos se realiza el transporte para los procesos de fabricación o distribución.

Este servicio lo utilizan las compañías petroleras, que transportan petróleo a las refinerías y distribuyen los derivados.

Los Cruceros Turísticos

Según la página de Cruisesnews, (2019) El término crucero posee varias acepciones, por ejemplo se le da por nombre al lugar donde se cruzan calles o caminos; por otro lado, en el ámbito religioso se le atribuye a la cruz de piedra que generalmente abunda en Galicia, Irlanda y Bretaña, caracterizada por dimensiones variables que se coloca en el cruce de caminos y en atrios; usualmente se alzan sobre una plataforma con peldaños con un Cristo esculpido. También en este ámbito se le llama crucero al que tiene como tarea llevar o cargar la cruz delante de las entidades religiosas como los arzobispos en las procesiones y otras funciones sagradas, o, al sacristán encargado de llevar la cruz en entierros y procesiones. Pero en la actualidad el uso más común de la palabra crucero es para referirse al viaje de placer por barco o navío de pasajeros, con escalas en distintos puertos del mundo para realizar visitas turísticas

La historia de los cruceros comienza en 1900, que fue cuando surgió la invención del primer buque o navío con el fin exclusivo de ser un crucero; llamado Prinzessin Victoria Luise, a cargo de Albert Balling. Aunque anteriormente estaban los famosos trasatlánticos, que transportaban personas de una lugar a otro, un ejemplo de ellos es el popular Titanic que se hundió en su primer viaje. Tiempo más tarde estos trasatlánticos fueron perdiendo popularidad con la llegada de los aviones en los años 60 y poco a poco los cruceros fueron ganando fama, su mayor auge comenzó en los años ochenta.

La industria de los cruceros turísticos en Canadá es una parte importante del sector turístico del país. Canadá cuenta con varios puertos de escala populares para los cruceros, como Vancouver, Montreal, Quebec y Halifax. Los cruceros que visitan Canadá a menudo incluyen destinos como la costa este de Canadá, la región de los Grandes Lagos y Alaska.

Antes de la pandemia de COVID-19, la industria de los cruceros turísticos en Canadá estaba en auge. En 2019, más de 1 millón de pasajeros de cruceros visitaron Canadá, lo que generó más de 3.000 millones de dólares en ingresos para la economía canadiense.

Halifax, Saint John y Sydney son los tres puertos de crucero más grandes de la fachada atlántica canadiense, todos puertos de tránsito. Combinados superaron los 464.000 pasajeros (un 81% de los cruceristas en ese destino). Halifax supuso el 11% de los cruceristas que escalaron en Canadá; Saint John aportó un 6% y Sydney se atribuyó el 4% restante con más de 80.000 llegadas de cruceristas en tránsito.

Quebec es el puerto más concurrido de San Lorenzo, con cerca de 110.000 llegadas de pasajeros (un 5% del total de Canadá) en 2016. El puerto de Quebec es tanto puerto base, como puerto de tránsito, con un peso de 30/70% respectivamente. Montreal contribuyó con otros 70.600 pasajeros, un 96% de los cuales empiezan a finalizar su crucero en ese puerto. Entre ambos puertos acumulan un 71% de las llegadas de cruceristas a La Provincia de Quebec.

En 2018, los nueve puertos de la Asociación Cruise the Saint Lawrence recibieron 387.678 pasajeros en 2017, y para el 2018 se espera un incremento del 30%. Veintiséis armadores enviarán treinta y cinco barcos a ese destino, con un impacto económico directo e indirecto de más de quinientos millones de dólares. El resto de los puertos suponen el 9% de las llegadas de cruceristas, destacando Charlottetown, Saguenay y St. John's.

Finalmente, respecto a la accesibilidad en cruceros de Canadá, existen estudios sobre la accesibilidad en los cruceros turísticos, los cuales muestran que el sector empresarial ha estado trabajando para mejorar la accesibilidad de sus barcos y servicios para personas con discapacidades.

Por ejemplo, la Asociación de la Industria de Cruceros de Canadá (Cruise Lines International Association - CLIA) ha desarrollado un conjunto de directrices de accesibilidad para sus miembros, que incluyen medidas para garantizar que las personas con discapacidades puedan acceder a los servicios y las instalaciones del barco. También existen organizaciones que se especializan en la accesibilidad en los viajes, como Accessible Travel Solutions, que ofrecen información y asesoramiento sobre viajes accesibles, incluidos cruceros.

Además, algunos puertos de escala en Canadá, como Halifax, Montreal y Vancouver, han implementado medidas para mejorar la accesibilidad en sus instalaciones y servicios portuarios para pasajeros con discapacidades. En resumen, la industria de los cruceros turísticos en Canadá ha estado trabajando para mejorar la accesibilidad de sus servicios y este es uno de los argumentos principales para hacer una revisión de los datos disponibles en las fuentes de información, que permitan verificar a partir de un estudio de caso cuáles son las principales fortalezas y debilidades a la hora de implementar un diseño universal que garantice la accesibilidad en este tipo de embarcaciones turísticas.

4. Metodología:

Tipo de estudio: revisión documental - descriptivo, que busca analizar los cruceros a partir de la accesibilidad turística que se tiene en las diferentes navieras, de acuerdo con sus rutas marítimas en Canadá.

Unidades de análisis: cruceros de las diferentes navieras en el territorio de Canadá. La Muestra de revisión documental se realiza a partir de la información disponible en las distintas fuentes y bases de datos sobre el objeto de estudio. Para el análisis de la información se realizará una matriz comparativa que permita realizar la caracterización de la accesibilidad turística que se tiene en las diferentes navieras.

Instrumentos de levantamiento y análisis de la información:

- Diseño de instrumento para la revisión documental por medio de páginas web con sistemas de información específicos en el área de cruceros
- Revisión documental a partir de revistas, artículos, páginas web disponibles en internet
- Diseño de la matriz de comparación entre navieras donde analizan las navieras, las rutas, facilidades y limitantes, y servicios de discapacidad. Estos criterios fueron identificados por medio de una revisión documental generando cambios en la lista de atributos propios del tema.
- Análisis y divulgación de resultados analizando 10 servicios entre las 17 navieras categorizándolas por cumple o no cumple

Procedimientos:

- Para el diseño de los instrumentos utilizados en la revisión documental se llevaron a cabo las siguientes acciones: Identificación de los documentos encontrados en las bases de datos con información específica del tema analizado.
- Se analizaron 14 fuentes bibliográficas de las cuales dos fueron de suma relevancia para el ejercicio comparativo
- Se diseñó una matriz de doble entrada comparando 10 criterios de accesibilidad identificados en la revisión bibliográfica y esta evaluación se aplicó a 17 navieras con mayor visibilidad.
- Finalmente, se busca información de las navieras resaltadas encontrando información relevante para determinar si cumple o no cumple con la infraestructura necesaria para garantizar la accesibilidad para sus pasajeros.
- Participación en espacios de divulgación de semilleros de investigación

5. Resultados y Discusión:

A continuación se presentan los resultados obtenidos para cada uno de los objetivos planteados en el proyecto

Objetivo específico 1: Identificar las navieras y rutas marítimas que realizan los cruceros actualmente en Canadá.

Tomando en cuenta que Canadá cuenta con más de 200 puertos según el documento del perfil de logística de Colombia hacia Canadá, documento elaborado por Proexport en el año 2012. Este documento demuestra que el sector de transporte marítimo en Canadá es un sector económico de alto impacto frente al cual se identifica la relevancia de las navieras y por esto se toma en cuenta infraestructura accesible en las mismas.

La muestra seleccionada se compone de 17 empresas navieras que ofrecen servicios turísticos y rutas marítimas al interior de Canadá y que fueron seleccionadas de manera empírica a partir de la facilidad en el acceso a la información de las empresas revisadas.

El resultado obtenido de este primer objetivo refleja la relevancia del sector naviero en el análisis entre los 10 criterios, referenciados sobre las 17 empresas navieras

El resultado obtenido de este primer objetivo refleja la relevancia del sector naviero en el análisis entre los 10 criterios, referenciados sobre las 17 empresas navieras

Demostramos que las navieras y rutas marítimas según la página web Legiscomex son:

TABLA 1: Navieras y rutas con base en Legiscomex, 2023,

Navieras	Rutas
1. Prince Rupert	11
2. Vancouver	50
3. Nanaimo	13
4. Port Albertini	15
5. Thunder Bay	21
6. Windsor	11
7. Hamilton	30
8. Toronto	27
9. Oshawa	11
10. Montreal	13
11. Trois Rivières	21
12. Quebec	13
13. Saguenay	15
14. Sept-Îles	14
15. Saint John	13
16. Halifax	20
17. St. Jonh's	9

Después del análisis de la tabla anterior con 17 navieras en la cual se describen las diferentes rutas en Canadá (Anexo I), se observa que en su gran mayoría cuentan entre 10 y 20 rutas, en las cuales sólo tres empresas cuentan con más de 20 rutas (27, 30, 50) y solamente una de las empresas cuenta con menos de 10 rutas.

Objetivo específico 2: Diagnosticar las facilidades y limitantes físicos que tienen los barcos pertenecientes a las navieras que realizan cruceros, para la población con discapacidad.

Se procede con el informe de caracterización de la accesibilidad turística que se tiene en los cruceros de las diferentes navieras de acuerdo con sus rutas marítimas en Canadá. A continuación, se describen 6 facilidades y 6 limitantes en las distintas navieras. Estas barreras y limitantes fueron identificadas como resultado de la reflexión académica en 2021.

Tabla 2: Facilidades o requerimientos de las navieras

Facilidades o requerimientos	o	Descripción

Facilidad 1 Sistema de Braille	En 1825, Luis Braille ideó su sistema de puntos en relieve: el sistema braille, también conocido como cecografía, aporta a las personas ciegas una herramienta válida y eficaz para leer, escribir, acceder a la educación, a la cultura y a la información sin necesidad de ver, guiándose solo por el tacto. (ONCE, 2023)
Facilidad 2 Interprete Bilingüe	Los Intérpretes son expertos de la comunicación y los idiomas que tienen como función principal escuchar, entender y traducir discursos orales de un idioma a otro en diversos tipos de eventos, tales como conferencias, reuniones, discursos políticos, entre otros. (Neuvoo, 2017)
Facilidad 3 Perro guía	El perro guía es un perro adiestrado específicamente para ayudar a una persona ciega o con una discapacidad visual grave en sus desplazamientos, mejorando su autonomía y movilidad. Podríamos decir que son perros que guían a los ciegos, sus ojos y mejor amigo y ayuda, su mejor lazarillo. (ONCE, 2023)
Facilidad 4 Rampas salva escaleras	Plataforma o silla mecánica anclada a un raíl, que permite que personas con problemas de movilidad puedan subir o bajar una escalera. (RAE, 2023)
Facilidad 5 Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad	Son recursos y estrategias que persiguen promover el desarrollo, educación, intereses y bienestar personal de alguien y que favorecen el funcionamiento individual. Los servicios son un tipo de apoyo proporcionado por profesionales y agencias. (La Raíz, 2012)
Facilidad 6 Interprete de señas	Es una persona que transmite un mensaje desde una lengua oral o escrita, a la lengua de señas, o de manera inversa. (Scielo, 2021)
Limitante 1 Ascensores	Los ascensores son mecanismos de transporte importantes en el traslado de personas con discapacidad de un nivel a otro. Sin estos, el turismo se hace inaccesible y perjudica la logística de los mismos
Limitante 2 Escalones y curvas	Los escalones y curvas impiden el paso de las personas con reducción de la movilidad y les puede ocasionar accidentes que los lleve a caerse u otros incidentes.
Limitante 3 Guías	La falta de guías en las navieras hace de un turismo poco accesible e inclusivo en el trato a los turistas que los requieran debido que son esenciales en el aprendizaje.
Limitante 4 Señalización	La señalización hace que el turista que busca la accesibilidad tenga una guía más a la mano para el proceso de traslados, y otros.
Limitante 5 Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (Comorbilidades, patologías, entre otras)	Las opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias hacen que el proceso de estadía en el barco se vuelva poco inclusivo y evite favorecer personas que padezcan de enfermedades tales como: Diabetes, hipertensión, entre otras patologías que requieren de alimentación exclusiva.
Limitante 6 Capacitación para personas con discapacidad	En la capacitación para personas con discapacidad nos vemos involucrados en aclarar los procesos y la logística que los abordará en el proceso de traslado. Haciéndolo humano y lo más satisfactorio posible.

A partir de los limitantes y facilidades identificadas en la tabla anterior, a continuación se procede con una evaluación de cada una de las facilidades aplicado a las empresas que fueron identificadas

Tabla 3: Diagnóstico analizado de la matriz en facilidades y limitantes de las navieras enumeradas

Emp resa	F 1	F 2	F 3	F 4	F 5	F 6	L 1	L 2	L 3	L 4	L 5	L 6	TOT AL, F	TOT AL, L
1	X	X	X	X	X	X	X	X					6	2
2	X			X	X	X	X	X					4	2
3	X	X		X	X	X			X	X		X	5	3
4	X	X	X	X	X	X	X	X					6	2
5	X	X	X	X	X	X		X			X		6	2
6	X		X	X		X		X	X				4	2
7	X	X		X	X	X		X			X		5	2
8	X	X		X	X	X			X				5	1
9	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	6	4
10	X			X	X		X	X	X		X		3	4
11	X	X	X	X	X		X		X				5	2
12	X	X	X	X	X	X		X		X		X	6	3
13	X			X		X		X	X	X	X		3	4
14	X	X		X	X	X			X				5	1
15	X	X	X	X				X	X				4	2
16	X		X	X		X		X		X			4	2
17	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	6	5

Según la tabla anterior se tienen las 6 facilidades y las 6 limitantes, en los cuales nos basamos para decidir los criterios que son susceptibles de diagnóstico aplicados a la empresa por medio de autoría propia. En los cuales se analiza desde la información disponible y el análisis propio del investigador. En el cual se reflejan con una X los criterios entre las facilidades y los limitantes que cumplen y en blanco las que no. Concluyendo según el total que las navieras 2, 7, 16 cumplen con la accesibilidad oportuna en sus cruceros. Con base en lo anterior, se obtiene que la limitante más difícil de cumplir sería la L2 seguida de la L3 y que la facilidad que todos cumplen es la F1 seguida de la F4.

Objetivo específico 3: Describir la oferta y servicios turísticos que se brindan en las distintas navieras, para la población con discapacidad, en los barcos que realizan cruceros en Canadá.

En la tabla se reflejan los distintos servicios brindados por las navieras, en los cuales se categorizan por servicios y si cumplen o no el propuesto. Asimismo, se evidencia como las navieras en el territorio canadiense se preocupan por la accesibilidad y brindar la mejor experiencia turística, brindando una oportunidad de inclusión en los cruceros.

Tabla 4: Cumplimiento de las navieras en la oferta de servicios a bordo

Naviera	Oferta y servicios
---------	--------------------

Prince Rupert	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Vancouver	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Nanaimo	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Port Albertini	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Thunder Bay	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Windsor	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Hamilton	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas

	<ul style="list-style-type: none"> -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Toronto	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Oshawa	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Montreal	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Trois Rivières	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Quebec	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Acompañamiento por profesional en lenguaje de señas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Saguenay	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Sept-Îles	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje

	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Saint John	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Utilización de rampas eléctricas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
Halifax	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza
St. Jonh's	<ul style="list-style-type: none"> -Asistencia durante el embarque y desembarque -Asistencia durante la acomodación de su equipaje -Asistencia en la puerta de salida -Utilización de silla de ruedas -Pasillos libres de curvas -Asistente personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad -Lenguaje braille en pasillos y menús -Pasillos con pasamanos y perros de guianza

Con base en el análisis de la anterior tabla, se concluye que los servicios en los que se cumplen en general en todas las navieras es en: Asistencia durante el embarque y desembarque, utilización de una silla de ruedas, pasillos libres de curvas, asistente capacitado personal y capacitado en asistencia a personas con discapacidad y en los pasillos con pasamanos y perros de guianza. El servicio que menos se cumple es lenguaje Braille en pasillos y menús, acompañamiento por profesionales en lenguaje de señas.

Para verificar el desempeño de una naviera se consideran mayores facilidades y menores limitantes por lo cual la naviera más capacitada para la prestación de servicios turísticos es Vancouver gracias a sus servicios e infraestructura turística accesible. Y la de menor desempeño es Saguenay con base en los mismos criterios.

6. Conclusiones:

Con el paso del tiempo, los seres humanos nos vemos involucrados a experimentar escenarios en los cuales las personas somos las protagonistas de los diversos procesos en los cuales se generan cambios y contextos que nos ponen a los administradores de empresas turísticas en desafíos para brindar mejores productos y servicios con el paso del tiempo. El territorio canadiense no es la excepción puesto que ellos al tener un volumen alto turísticamente hablando, se ven enfrentados a estos.

Se tiene que, al delimitar las 17 navieras en Canadá, las navieras Vancouver, Hamilton y Halifax las cuales cuentan con una flota superior a las demás seleccionadas, poseen la flota mayor en la cual se desarrollan procesos accesibles enfocados en las distintas incapacidades. Asimismo, ellas permiten que el proceso de abordaje, experiencia a bordo, acompañamiento e inclusividad sea mayor en su experiencia a bordo de los barcos que poseen al brindar servicios que generan más facilidades y menos limitantes.

En el campo de estudio de las navieras, con base en el marco teórico se concluye de forma contundente que todos debemos trabajar por brindar desde nuestras capacidades (siendo todos capaces) por dar lo mejor día tras día desde el ámbito que sea. Todas las personas continuamente conocemos personas con diferentes tipos de discapacidad, con capacidades distintas y talentos que nos dejan impactados. Al principio del proyecto pensaba que el hecho de tener una discapacidad sin importar cual fuera incapacitaría a las personas, pero con el desarrollo de este, evidencio que el límite es uno mismo. Todos somos capaces de hacer lo mismo, claramente con esfuerzos mentales y físicos diferentes, pero todos podemos.

Las navieras en Canadá tienen muy claro que la accesibilidad va primero, es por esto que, desde el puerto, la naviera y el barco de mayor flota hasta el de menor se preocupa cada día por mejorar y brindar un servicio que genere experiencias no limitantes, generan un turismo sin barreras, donde todos como seres humanos habitemos en el mismo y podamos convivir como personas sin una condición especial.

Gracias al proyecto de accesibilidad turística, pude realizar mi intercambio internacional en Cancún, México en el verano del 2022. En el cual representé a la universidad por medio de mi conocimiento en investigación en accesibilidad turística en el programa delfín con el proyecto titulado 'Diagnóstico de la accesibilidad al platillo Tikin-Xic en Isla Mujeres, Quintana Roo en México'' En el cual me enfoqué directamente en la accesibilidad a la información, no porque sea un limitante físico como se suele creer que es cuando hablamos de accesibilidad, sino que por medio de este proyecto evidencie el cómo la accesibilidad también es mental e informativa en algo tan importante como lo es un platillo tradicional de la Riviera Maya donde se evidencia un desconocimiento del mismo por parte de residentes del lugar y poco interés en su origen.

Asimismo, he generado una visión creativa de vida por medio de mis ponencias tanto internacionales como nacionales dando a conocer un más de la accesibilidad, dando cumplimiento al objetivo del proyecto y quedando reconocido en ambas naciones, en el turismo accesible, por brindar una ponencia que fortalece el conocimiento y la investigación. (Anexos)

7. Recomendaciones:

Recomiendo que en las navieras tanto en Canadá, como a nivel internacional cada vez más amplíen el conocimiento de la accesibilidad tanto desde los limitantes físicos, como mentales e informativos. En los cuales se crea conciencia, experiencia y mejores oportunidades de expandir las empresas desde los diversos puntos de vista experienciales.

Alianzas con otras navieras de otros países en los cuales se trabaje en pro de la accesibilidad turística del sector, en su infraestructura, en la competencia con otros prestadores de servicios y en el proceso de generar una visualización distinta dejando atrás el estigma, asimismo yendo en pro de estudios comparativos con otros países en los cuales se analice detenidamente como trabajan la accesibilidad siendo este un concepto tan amplio.

Por medio de la matriz generar un instrumento diagnóstico de la accesibilidad en las empresas, diferentes navieras, cruceros y demás en el sector turístico. Ya que genera un análisis interno del cómo trabajan con la accesibilidad, con las personas, si buscan realmente mejorar la experiencia por medio de menos limitantes y más facilidades. Dicha herramienta también favorece el benchmarking al hacer una comparación entre diferentes organizaciones que brinden ideas creativas oportunas para la vida.

Se recomienda a las empresas incursionar en la accesibilidad, investigar sobre la misma y aplicarla de la forma correcta desde sus propias infraestructuras e información brindada para las mismas. En este campo se desarrolla el conocimiento y los procesos en los cuales se crean estrategias benéficas enfocadas en la responsabilidad social de las mismas desde un criterio como lo es la accesibilidad universal.

Con el proyecto se recomienda seguir indagando, crecer personal e intelectualmente por estos procesos que son mágicos y generan tanta conciencia en las diferentes generaciones. Todas las personas nos vemos involucradas en los procesos y escenarios que nos crean un crecimiento personal para lo cual se tienen profesionales impecables que por medio de sus buenas relaciones interpersonales, excelente calidad humana, capacidades investigativas, se formen profesionales investigadores integrales para la vida, dejando una huella que siempre brinde una visión creativa de vida.

8. Bibliografía:

- Alonso López, f. (2002). Libro verde de la accesibilidad en España. diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras.
- Alonso López, f. (2003). acceplan. Plan de accesibilidad 2003-2010. libro blanco.
- Equipo expertos helios (1995) social integration. annual report. Bruselas.
- Smith, r.w. (2019) leisure of disabled tourists. barriers to participation.
- Funcionpublica.gov.co. (2021). categorías de discapacidad. inclusión pública. función pública.
- Lindsay, a,m. (2018). ¿qué es el turismo accesible? - entorno turístico. entorno turístico.
- Berkey, a., (2018). el transporte marítimo - el orden mundial - eom. el orden mundial.
- Docsity. (2019). ¿qué es una naviera?.
- Loginov. (2018). Navieras: la forma de transportar carga vía marítima.
- Sophia, b., (2021). ¿Que es un crucero turístico? solocruceros.com.
- Aufwidenwiren, Lorraine. (2021). ¿qué es un crucero?. su definición y significado.
- Blois, Ana Sofia. (2019). navieras.

PRESENTACIÓN Y USO DE NORMAS: Se debe evidenciar: estética en la presentación del informe de acuerdo con las normas aplicables a su respectiva área de conocimiento; adecuada redacción y gramática del texto.

Elaboró	Revisó	Aprobó	Fecha de vigencia:
Dirección de Investigaciones y Posgrados Coordinación de investigación e innovación	Vicerrectoría Académica Dirección de Aseguramiento de la Calidad Dirección de Planeación	Rectoría	Septiembre del 2018

CONTROL DE CAMBIOS

ITEM	MODIFICACIÓN
Contenido	El documento para la presentación de Informes Finales de Investigación está compuesto por los elementos que se relacionan a continuación, en los cuales se definen criterios para su abordaje:

	<p>Introducción: Elementos que permitan identificar el problema abordado y la importancia del trabajo desarrollado en cuanto a: pertinencia, impacto esperado, potenciales usuarios directos e indirectos de los resultados obtenidos, estrategia para la transferencia de resultados e innovación.</p> <p>Objetivos General y Específicos: Adecuada formulación, claridad, viabilidad, coherencia con el problema, con la metodología desarrollada en el estudio y con los resultados obtenidos. Referente Teórico (Antecedentes y Marco Teórico): ANTECEDENTES: Estado del arte del objeto del conocimiento y del problema que se abordó en el estudio.</p> <p>MARCO TEÓRICO: Calidad del discurso escrito en el marco de un adecuado plan de texto que incluya las categorías de conocimiento abordadas durante la investigación; calidad, actualidad y pertinencia de la bibliografía citada. Metodología: Se debe evidenciar rigor científico en cuanto al enfoque del estudio, que permita tener claridad en elementos metodológicos de acuerdo con el método y la técnica. Además se debe reflejar el plan de análisis de los datos obtenidos y consideraciones éticas de la investigación. Resultados y Discusión: Análisis e interpretación de los resultados e información obtenida durante el estudio; confrontación de los resultados con las investigaciones científicas disponibles en el área de estudio; pertinencia de la presentación de resultados de acuerdo con los objetivos propuestos y el marco teórico desarrollado; rigurosidad evidenciada en la calidad del texto científico consolidado, elaboración argumentada de los resultados en función de: construcción teórica realizada y del enfoque y método trabajado. Conclusiones: Adecuada formulación de conclusiones de acuerdo con los alcances de la investigación (objetivos del estudio). Recomendaciones: En las recomendaciones se debe evidenciar: aspectos por mejorar para futuras investigaciones; planteamiento de futuros proyectos de investigación y/o desarrollo que se generarían a partir de los resultados obtenidos; identificación de las líneas de investigación que se potencian con el estudio o de nuevas áreas de conocimiento que se perfilan con potencial en la Institución; aplicación de los resultados obtenidos. Bibliografía: Debe evidenciar: pertinencia, actualidad, aprovechamiento, y adecuada elaboración de acuerdo con las normas técnicas para tal fin. Debe estar elaborada con coherencia con la citación bibliográfica realizada en el texto escrito.</p> <p>PRESENTACIÓN Y USO DE NORMAS: Se debe evidenciar: estética en la presentación del informe de acuerdo con Normas ICONTEC vigentes; adecuada redacción y gramática del texto.</p>
--	--

Anexos

ANEXO 1

Naviera	Rutas
Prince Rupert	<ul style="list-style-type: none"> ● Prince Rupert – Butze Rapids Trail ● Prince Rupert - Butze Rapids Trail ● Prince Rupert - Tall Trees Trail ● Prince Rupert - Rushbrook Trail ● Prince Rupert - Wantage Falls ● Prince Rupert - Miller Bay Trail ● Prince Rupert - Wantage Lookout Trail ● Prince Rupert - Mount Hays via Kiwanis Trail ● Prince Rupert - Morse Basin and Butze Rapids Paddle ● Prince Rupert - Moresy Trail ● Prince Rupert - Lachmach Lake Trail ● Prince Rupert - Kaien Trail Loop

Vancouver

- Vancouver - Stanley Park Seawall Trail
- Vancouver - Spanish Banks and Jericho Beach
- Vancouver - Sunset Beach to Second Beach
- Vancouver - False Creek South Trail
- Vancouver - Devonian Harbour Park to Harbour Green Park
- Vancouver - Salish Trail to Spanish Trail Loop
- Vancouver - Creekside Park to English Bay
- Vancouver - False Creek Loop via Mount Pleasant Community Centre
- Vancouver - Vancouver Family Friendly Tour
- Vancouver - Queen Elizabeth Park
- Vancouver - Arbustus Greenway
- Vancouver - Trop Trail to Nature Trail to Salish Trail to Sasamat Trail
- Vancouver - Vancouver Sea Wall
- Vancouver - Trout Lake Loop
- Vancouver - Kitsilano Beach
- Vancouver - Stanley Park Inner Loop
- Vancouver - Easy Canyon and West Canyon Loop Trail
- Vancouver - VanDusen Botanical Gardens
- Vancouver - Lost Lagoon and Rose Garden Loop
- Vancouver- Coal Harbour Via Stanley Park Trail
- Vancouver - Fraser Foreshore Park Trail
- Vancouver- Sunset Beach Park
- Vancouver - Prospect Point via Bridle Path and Lovers Walk
- Vancouver - Second Narrows and Lions Gate Cycling Loop
- Vancouver - Vancouver and Stanley Park Seawall
- Vancouver - Pacific Spirit North and South Loop
- Vancouver - Gastown, Coal Harbour, English Bay and Yaletown Loop
- Vancouver - Stanley Park Beaver Lake and Seawall Loop
- Vancouver - Langara Golf Course Perimeter Loop
- Vancouver - Avison, Seawall and Merilees Loop
- Vancouver - Sun Run Race Route
- Vancouver - North Arm Bridge Bikeway
- Vancouver - Fraser River Park
- Vancouver- New Brighton Park to Kensington Park via Trans Canada Trail
- Vancouver - Fraserview Golf Course Perimeter Path
- Vancouver - Stanley Park to Horseshoe Bay Bike Tour
- Vancouver - Siwash Rock and Merilees Trail Loop
- Vancouver- Vancouver Architecture Walking Tour
- Vancouver - Sword Fern Trail
- Vancouver - BC Parkway
- Vancouver - Chinatown Neighborhood Tour

	<ul style="list-style-type: none"> ● Vancouver - Acadia Beach via Salish Trail ● Vancouver - Prospect Point to Ferguson Point ● Vancouver - Second Beach Seawall and Lost Lagoon Loop ● Vancouver - Deer Lake Parkway Urban Trail ● Vancouver - Musqueam Park Loop ● Vancouver - Kerr Street Cycle Route ● Vancouver - Loast Lagoon and Eastern Seawall Loop ● Vancouver - Spanish Banks Paddle ● Vancouver - Sea to Sky Highway
Nanaimo	<ul style="list-style-type: none"> ● Nanaimo - Mount Benson Loop ● Nanaimo - Westwood Lake Trail ● Nanaimo - Mount Benson via Gordie's Trail ● Nanaimo - Cable Bay Nature Trail ● Nanaimo - Jack Point ● Nanaimo - Extension Ridge Trail Loop ● Nanaimo - Piper's Lagoon Park ● Nanaimo - Nanaimo Waterfront Path ● Nanaimo - Westwood Lake Trail to Witchcraft Lake ● Nanaimo - Newcastle Island ● Nanaimo - Lost Lake Trail ● Nanaimo - Sugarloaf Mountain Trail ● Nanaimo - Westwood Lakes Loop
Port Albertini	<ul style="list-style-type: none"> ● Port Albertini - China Creek Falls ● Port Albertini - Fossli Trail ● Port Albertini - Saddle of Arrowsmith ● Port Albertini - Mount Hankin Bluffs Loop ● Port Albertini - Scout Camp Beach ● Port Albertini - Lone Tree Point ● Port Albertini - Creek Walking Path ● Port Albertini - Burde Pond Loop ● Port Albertini - Albertini Inlet Stage 2 ● Port Albertini - Port from China creek ● Port Albertini - River Road Dike Trail ● Port Albertini - Albertini Inlet Trail Stage 1 ● Port Albertini - Cold Creek Falls Trail ● Port Albertini - Ravenhill Woods Trail ● Port Albertini - Cameron Lake Railway
Thunder Bay	<ul style="list-style-type: none"> ● Thunder bay - Lost Mountain Loop

	<ul style="list-style-type: none"> ● Thunder bay - Boulevard Lake Loop ● Thunder bay - Mills Block Forest ● Thunder bay - Top of McKay Trail ● Thunder bay - Fox Mountain Trail ● Thunder bay - The bluffs Loop ● Thunder bay - Trowbridge ● Thunder bay - Middlebrun Bay Trail ● Thunder bay - Mount McRae Loop ● Thunder bay - The Giant and Sawyer Bay Loop ● Thunder bay - Tree Farm Loop ● Thunder bay - Kingfisher Lake Loop ● Thunder bay - Northern Lights Trail via Sun Down Trail ● Thunder bay - Point Shoreline ● Thunder bay - Thunder Bay Marina Walk ● Thunder bay - Mission Marsh Conservation Area ● Thunder bay - Centennial East Loop ● Thunder bay - McVickers Creek Trail ● Thunder bay - Hazelwood Lake Dam Trail ● Thunder bay - Doctor's loop ● Thunder bay - Hazelwood Lake Paddle
Windsor	<ul style="list-style-type: none"> ● Windsor - Windsor Riverfront Trail ● Windsor - Malden Park Loop ● Windsor - Little River Corridor Loop ● Windsor - Spring Garden Loop ● Windsor - Blue Heron Loop ● Windsor - Jacson Park Loop ● Windsor - Ford Test Track ● Windsor - Alexander park river trail ● Windsor - Sandpoint Beach ● Windsor - Kiwanis Park Loop ● Windsor - Peche Island Paddle
Hamilton	<ul style="list-style-type: none"> ● Hamilton - Dundas Valley Trail ● Hamilton - Tiffany Falls ● Hamilton - Grindstone Creek via Waterdown ● Hamilton - Main Loop Trail ● Hamilton - Bull's Point Loop ● Hamilton - Borer's Falls Trail ● Hamilton - Red Hill Valley Recreational Trail ● Hamilton - Tew's Falls View Trail ● Hamilton - Bruce Trail to Sherman Falls

	<ul style="list-style-type: none"> ● Hamilton - Iroquoia Section ● Hamilton - Highway 6 ● Hamilton - Dundas and Heritage trail Loop ● Hamilton - Princess Point And Sassafras Point ● Hamilton - Hamilton Brantford ● Hamilton - Round the Lake trail ● Hamilton - Bayfront Park Loop ● Hamilton - Valens Reservoir ● Hamilton - Bull's Point and Marsh Trail Loop ● Hamilton - Pier 4 Park Trail ● Hamilton - Bruce Trail: Stoney creek to winona ● Hamilton - Stoney Creek to Winona ● Hamilton - Waterfront Trail ● Hamilton - Falls to Lower Kings Forest ● Hamilton - Dundurn Stairs ● Hamilton - McCormack Trail ● Hamilton - Sawmill Trail ● Hamilton - Tews Falls ● Hamilton - Spencer Creek Adventure Trail
Toronto	<ul style="list-style-type: none"> ● Toronto - Rouge Valley Loop ● Toronto - Moore Ravine Trail Loop ● Toronto - Humber River Recreation Trail ● Toronto - Leslie Street Spit Trail ● Toronto - Burke Brook Ravine and Sherwood Park Trail ● Toronto - Taylor Creek Trail ● Toronto - High Park Area Trails ● Toronto - Scarborough Bluffs Trail ● Toronto - Moore Park Ravine to David Balfour Park Loop ● Toronto - Wilket Creek Trail ● Toronto - Crothers Woods Loop ● Toronto - Lowee Don Trail ● Toronto - Doris McCarthy Trail ● Toronto - Martin Goodman Waterfront Trail ● Toronto - Don river trail ● Toronto - Belt Line Trail ● Toronto - Newtonbrook Creek Pathway ● Toronto - Rouge and Mast Loop ● Toronto - Brickworks ● Toronto - Toronto Island Trail ● Toronto - Glen Stewart Park Trail ● Toronto - Earl Bales

Oshawa	<ul style="list-style-type: none"> ● Toronto - Martin Goodman Trail ● Toronto - Humber Bay East Trail ● Toronto - Black Creek Trail ● Toronto - Hinder Trail ● Toronto - Humber Bay Park West Trail ● Oshawa - Harmony Creek Trail ● Oshawa - Purple Woods Conservation Area Loop ● Oshawa - Oshawa Creek Trail ● Oshawa - Lakefront west park Waterfront Trail ● Oshawa - Cedar Valley ● Oshawa - McLaugh ● Oshawa - Marshland Trail ● Oshawa - Short Loop ● Oshawa - Lakeviews Park Walk ● Oshawa - Courtice Bluffs ● Oshawa - Marshland
Montreal	<ul style="list-style-type: none"> ● Montreal - Sentier Multifonctionnel du chemin Olmsted ● Montreal - Sentier de Parc - Nature de l'île-de-la-visitation ● Montreal - Saint Jacques ● Montreal - Bord De Lac ● Montreal - Jardin Maisonneuve ● Montreal - Chemin des Berges ● Montreal - Boucle de Westmount ● Montreal - Parc La Fontaine ● Montreal - Tour à vélo de Montréal ● Montreal - Pointe aux Carrieres et île Bizard ● Montreal - Parc de la Merci ● Montreal - Promenade du Canal de Lachine ● Montreal - Promenade Bellerive
Trois Rivières	<ul style="list-style-type: none"> ● Trois Rivières - Sentier Châteaudun ● Trois Rivières - Rivière Milette ● Trois Rivières - Sentier Forestia ● Trois Rivières - Boucle du Ruisseau Lachapelle ● Trois Rivières - Boucle de l'île Saint-Quentin ● Trois Rivières - Promenade Forestière de Trois-Rivière-Ouest ● Trois Rivières - Sentier des Oblates ● Trois Rivières - Les Forges du Saint-Maurice ● Trois Rivières - Sentier de l'aéroport de Saint-Louis-de-France ● Trois Rivières - Boucle des Vieilles Gorges du Saint-Maurice ● Trois Rivières - Chemin Roland-Leclerc

	<ul style="list-style-type: none"> ● Trois Rivières - Sentier Forestia du Ruisseau Saint-Charles ● Trois Rivières - Boucle de la Pointe au diable de parc-Isabeau ● Trois Rivières - Boucle du Bois du Fief ● Trois Rivières - Chemin 1 des Forges ● Trois Rivières - Sentier Boisé du Secteur Cap de la Madeleine ● Trois Rivières - Boucle de l'Orbite ● Trois Rivières - Freeride Loop ● Trois Rivières - Boucle Pays d'en Haut ● Trois Rivières - Boucle Deadwood ● Trois Rivières - Boucle Silencieuse
Quebec	<ul style="list-style-type: none"> ● Quebec - Acropole des Draveurs ● Quebec - Boucle le Pioui et mont du lac des cygnes ● Quebec - Round Top Via Boucle du Lac Spruce ● Quebec - Boucle des Loups 62 via Blanchet ● Quebec - Mont Bald via le Sentier Mont Chauve ● Quebec - Sentier les Loups ● Quebec - Mont du lac des cygnes ● Quebec - Sentier des Chutes de Luskville ● Quebec - Sentier du Mont Kaikop ● Québec - Boucle de la Montagne Verte ● Quebec - Mont Houareau ● Québec - Le Sommet et Calvaire d'Oka ● Québec - L'Éperon
Saguenay	<ul style="list-style-type: none"> ● Saguenay - Sentier Eucher ● Saguenay - Sentier Eucher et la Croix ● Saguenay - Centre Plein-air de Bec-Scie ● Saguenay - Sentier du Saguenay ● Saguenay - Sentier du Lac Kénogami ● Saguenay - Camino de agua viva ● Saguenay - Boucle du parc de la rivière du Moulin ● Saguenay - Panorámico Saguenay ● Saguenay - Camino de los Molinos ● Saguenay - Boucle de Saguenay ● Saguenay - Balade Michaud ● Saguenay - Sentier des Rats Musqués ● Saguenay - Sentier du lac Kénogami ● Saguenay - Chemin Saint-Bruno ● Saguenay - Boucle de la Pointe de Sable
Sept-Îles	

	<ul style="list-style-type: none"> ● Sept-îles - Sentier de la Tourbière ● Sept-îles - Sentier à Jo ● Sept-îles - Île Grande Basque ● Sept-îles - Sentier de la Pointe-Noire ● Sept-îles - Boucle du Lac Caché ● Sept-îles - Tour à Feu du Lac Rapides ● Sept-îles - Boucle du Parc Holiday ● Sept-îles - Mont Trouble Via Lac Labrie ● Sept-îles - Parc Helmer Wittum ● Sept-îles - Sentier du Marais ● Sept-îles - Sentier du Marais ● Sept-îles - Mont Galix ● Sept-îles - Boucle Rapido ● Sept-îles - Plage Ferguson
Saint John	<ul style="list-style-type: none"> ● Saint John - Signal Hill via North Head Trail ● Saint John - Sugarloaf ● Saint John - Quidi Vidi Lake Loop ● Saint John - Bowring Park Loop ● Saint John - Cape Spear ● Saint John - Long Pond Loop ● Saint John - Blackhead Path ● Saint John - Freshwater Bay ● Saint John - Maddox Cove to Cape Spear ● Saint John - Cape Spear Path: Maddox Cove to Herring Cove ● Saint John - Waterford River Walk ● Saint John - Burma Road Loop ● Saint John - Rennie's River Trail
Halifax	<ul style="list-style-type: none"> ● Halifax - Point Pleasant Park Loop ● Halifax - Long Lake Park Reserve Loop Trail ● Halifax - Long Lake Park Reserve Loop Trail ● Halifax - Fox Lake Trail ● Halifax - Frog Pond Nature Trail ● Halifax - Costley Farm Heritage Trail Loop ● Halifax - Long Lake Wilderness Trail Loop ● Halifax - Chain of lakes Trail ● Halifax - Shaw Wilderness Trail ● Halifax - Halifax Harbourwalk ● Halifax - Dartmouth Waterfront Trail ● Halifax - Purcell Pond and Flat Lake Loop ● Halifax - Pipeline Loop

	<ul style="list-style-type: none"> ● Halifax - North Common Loop ● Halifax - McNabs Island ● Halifax - Cranberry Pond Loop ● Halifax - Citadel Hill Loop ● Halifax - Susies Lake Half Loop ● Halifax - Long Lake Wilderness ● Halifax - Mainland Common Loop
St. John's	<ul style="list-style-type: none"> ● St John's - Quidi Vidi Lake Loop ● St John's - Long Pond Loop ● St John's - Freshwater Bay ● St John's - Long Pond and Mount Scio Lookout ● St John's - Burma Road Loop ● St John's - Mundy Pond Trail ● St John's - Harbour Vista Deck ● St John's - Pretty Harbour Long Pond from Blackhead Road ● St John's - Virginia River Walk

ANEXO II

<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Prince Rupert</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Perro guías</p> <p>Rampas salva escaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Ascensores</p> <p>Escalones y curvas</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p>	<p>Vancouver</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Rampas salva escaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p>

<p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Interprete de señas</p> <p>Ascensores</p> <p>Escalones y curvas</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Nanaimo</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Guías</p> <p>Señalización</p> <p>Capacitación para personas con discapacidad</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Port Albertini</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Perro guías</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Asensores</p> <p>Escalones y curvas</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p>	<p>Thunder bay</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Perro guías</p>

<p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas</p> <p>Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (diabetes, entre otras)</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Windsor</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Perro guías</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas</p> <p>Guías</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Hamilton</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas</p> <p>Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (diabetes, entre otras)</p>
<p>Nombre de la naviera</p>	<p>Toronto</p> <p>Sistema Braille</p>

<p>Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Interprete bilingüe</p> <p>Rampas salvaescaleras Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo Interprete de señas</p> <p>Guías</p>
<p>Nombre de la naviera Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Oshawa</p> <p>Sistema Braille Interprete bilingüe Perro guías Rampas salvaescaleras Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas Guías Señalización</p> <p>Capacitación para personas con discapacidad</p>
<p>Nombre de la naviera Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Montreal</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Rampas salvaescaleras Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Asensores Escalones y curvas Guías</p> <p>Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (diabetes, entre otras)</p>

<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Trois Rivières</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Perro guías</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Asensores</p> <p>Guías</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p> <p>Limitante 5</p> <p>Limitante 6</p>	<p>Quebec</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Interprete bilingüe</p> <p>Perro guías</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas</p> <p>Señalización</p> <p>Capacitación para personas con discapacidad</p>
<p>Nombre de la naviera</p> <p>Facilidad 1</p> <p>Facilidad 2</p> <p>Facilidad 3</p> <p>Facilidad 4</p> <p>Facilidad 5</p> <p>Facilidad 6</p> <p>Limitante 1</p> <p>Limitante 2</p> <p>Limitante 3</p> <p>Limitante 4</p>	<p>Saguenay</p> <p>Sistema Braille</p> <p>Rampas salvaescaleras</p> <p>Interprete de señas</p> <p>Escalones y curvas</p> <p>Guías</p> <p>Señalización</p>

<p>Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (diabetes, entre otras)</p>
<p>Nombre de la naviera Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Sept-iles Sistema Braille Interprete bilingüe Rampas salvaescaleras Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo Interprete de señas Guías</p>
<p>Nombre de la naviera Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6</p>	<p>Saint John Sistema Braille Interprete bilingüe Perro guías Rampas salvaescaleras Escalones y curvas Guías</p>
<p>Nombre de la navier Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6</p>	<p>Halifax Sistema Braille Perro guías Rampas salvaescaleras Interprete de señas</p>

Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6	Escalones y curvas Señalización
Nombre de la naviera Facilidad 1 Facilidad 2 Facilidad 3 Facilidad 4 Facilidad 5 Facilidad 6 Limitante 1 Limitante 2 Limitante 3 Limitante 4 Limitante 5 Limitante 6	St Jonh`s Sistema Braille Interprete bilingüe Perro guías Rampas salvaescaleras Acompañantes profesionales en tratamiento a personas con discapacidad a bordo Interprete de señas Asensores Escalones y curvas Guías Opciones alimenticias para personas con intolerancias alimenticias (diabetes, entre otras) Capacitación para personas con discapacidad

Anexo 3:



Vicerrectoría Académica
Dirección de Investigaciones y Posgrados

Parroquia Jurídica, Decreto 271 del 19 de junio de 1962 de la Arquidiócesis de Manizales
Resolución 3275 del 25 de junio de 1993 del Ministerio de Educación Nacional de Colombia



Certifica que

HAROLD FRANCO CARMONA

No. Identificación 1002636311

Por obtener una de las mejores evaluaciones de su sala con el proyecto
Accesibilidad Turística en las navieras de Canadá

*Encuentro Institucional de Investigación Formativa,
Innovación y Emprendimiento UCM 2022 INNOVUS.*

Realizado en la ciudad de Manizales (Colombia) el 7 de abril de 2022,
con una intensidad de 8 horas.

Mra. Elizabeth Caicedo C.
Mgna. Hna. Elizabeth Caicedo Caicedo O.P.
Rectora

Mgna. Catalina Triana Navas
Mgna. Catalina Triana Navas
Secretaría General

Dado en Manizales el día 7 de abril del 2022



Vicerrectoría Académica
Dirección de Investigaciones y Posgrados

Parroquia Jurídica, Decreto 271 del 19 de junio de 1962 de la Arquidiócesis de Manizales
Resolución 3275 del 25 de junio de 1993 del Ministerio de Educación Nacional de Colombia



Certifica que

HAROLD FRANCO CARMONA

No. Identificación 1002636311

Participó en calidad de Ponente del proyecto
Accesibilidad Turística en las navieras de Canadá

*Encuentro Institucional de Investigación Formativa,
Innovación y Emprendimiento UCM 2022 INNOVUS.*

Realizado en la ciudad de Manizales (Colombia) el 7 de abril de 2022,
con una intensidad de 8 horas.

Mra. Elizabeth Caicedo C.
Mgna. Hna. Elizabeth Caicedo Caicedo O.P.
Rectora

Mgna. Catalina Triana Navas
Mgna. Catalina Triana Navas
Secretaría General

Dado en Manizales el día 7 de abril del 2022



**A QUIEN CORRESPONDA
PRESENTE**

Me permito hacer **CONSTAR** que el C. **Harold Franco Carmona**, estudiante de la *Universidad Católica de Manizales*, realizó la **Estancia Presencial** del XXVII Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico, en el periodo del 20 de junio al 5 de agosto de 2022, colaborando en el proyecto **"DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD AL PLATILLO TIKIN-XIC EN ISLA MUJERES QUINTANA ROO"**, asesorado por la **Mtra. Yolanda Daza Roldán**, investigadora de la *Universidad Tecnológica de Cancún*.

Sin otro particular, se extiende la presente para los fines que al interesado convengan, el día cinco de agosto de dos mil veintidos, en la Ciudad de Tepic, Nayarit; México.

**ATENTAMENTE
"POR UNA CULTURA CIENTÍFICA"**



**MTR. CARLOS HUMBERTO JIMÉNEZ GONZÁLEZ
COORDINADOR GENERAL**





El Programa Interinstitucional para el Fortalecimiento de la Investigación y el Posgrado del Pacífico, a través de la Universidad Autónoma de Nayarit otorga el presente

Reconocimiento

a: Harold Franco Carmona

Por su destacada participación en la estancia académica presencial del XXVII Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico, realizada del 20 de junio al 5 de agosto de 2022

"Por una cultura científica"

Mtro. Carlos Humberto Jiménez González
Coordinador General del Programa

"Por lo nuestro a lo universal"

Dra. Norma Liliana Galván Meza
Presidenta del Honorable Consejo General
Rectora de la Universidad Autónoma de Nayarit



El Programa Interinstitucional para el Fortalecimiento de la Investigación y el Posgrado del Pacífico, a través de la Universidad Autónoma de Nayarit otorga el presente

Reconocimiento

a: **Harold Franco Carmona**

Por su destacada participación como **ponente** en el Congreso Internacional del XXVII Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico, realizado del 31 de agosto al 3 de septiembre de 2022

Nuevo Nayarit, México

"Por una cultura científica"

Mtro. Carlos Humberto Jiménez González
Coordinador General del Programa

"Por lo nuestro a lo universal"

Dra. Norma Liliana Galván Meza
Presidenta del Honorable Consejo General
Rectora de la Universidad Autónoma de Nayarit



Universidad®
Católica
de Manizales

VIGILADA MINEDUCACIÓN

*Obra de Iglesia
de la Congregación*



Hermanas de la Caridad
Dominicas de La Presentación
de la Santísima Virgen

Universidad Católica de Manizales
Carrera 23 # 60-63 Av. Santander / Manizales - Colombia
PBX (6)8 93 30 50 - www.ucm.edu.co