



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL
CARRERA TURISMO Y HOTELERÍA**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE LICENCIATURA EN
TURISMO Y HOTELERÍA**

TEMA:

**EVALUACIÓN DEL USO DE LA CICLOVÍA DE LA RUTA DE PUERTO
AZUL COMO RECURSO TURÍSTICO**

ELABORADO POR:

ANABEL LISSETTE MONSERRATE GAYAS

TUTOR:

ING. JAEL GUDIÑO

Marzo – 2015

Guayaquil – Ecuador

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO:

Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico.

AUTOR/ES:

Anabel Monserrate Gayas

REVISORES:

Ing. Jael Gudiño Ruiz MSC

INSTITUCIÓN:

Universidad de Guayaquil

FACULTAD:

Facultad de Comunicación Social

CARRERA:

TURISMO Y HOTELERÍA

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS: 1 7 3

ÁREAS TEMÁTICAS: Turismo de Aventura

PALABRAS CLAVE:

Ciclovía; Infraestructura; Potencialidad turística; Cicloturismo; Rutas turísticas.

RESUMEN: Se evaluó las características que vinculan la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, aplicando el método con enfoque mixto; el universo estudiado fue de 147 ciclistas que evidenció como se encuentra la infraestructura, la poca señalización, la falta de educación vial que comprometa la seguridad, y el poco uso de la bicicleta como un medio alternativo de movilización, pese a estas contrariedades, se demuestra la factibilidad de la implementación de rutas turísticas que permiten aprovechar el gran potencial que posee la ciclovía para la práctica del cicloturismo, alternativa que busca la concienciación de un mundo más habitable mediante actividades que no deterioren al medio ambiente y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, alejarlos del estrés, la rutina y el sedentarismo al realizar ejercicio mientras se divierten y conocen la hermosa ciudad de Guayaquil, como invitación para que cambien de carril y puedan ver y sentir como un ciclista al pedalear y percibir el aire libre y puro en sus rostros.

N. DE REGISTRO (en base de datos):

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:

SI

NO

CONTACTO CON AUTORES/ES:

Teléfono:
2544805

Email:
anaali.7@hotmail.com

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:

Nombre: Ing. Jael Gudiño

Teléfono:

E-mail: janagu1983@hotmail.com

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL
CARRERA DE TURISMO Y HOTELERÍA

Guayaquil, 2 de Septiembre del 2015

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor de tesis, nombrado por el Consejo Directivo de la Facultad de Comunicación Social de la Universidad de Guayaquil, certifico:

Que la Srta. **Anabel Lisette Monserrate Gayas**, ha realizado la tesis de grado titulada **Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico**, la cual he analizado aplicando las disposiciones institucionales por lo que autorizo a la mencionada egresada, reproduzca el documento definitivo y lo presente a las autoridades de la Universidad, y posteriormente proceda a la exposición de su contenido.

Considerándolo aprobado en su totalidad.

Ing. Jael Gudiño Ruiz, MSC.

TUTOR

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA

Yo, José Hidalgo León; que he revisado la redacción y ortografía del contenido del proyecto de trabajo “Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico”, elaborado por la Srta. Anabel Lissette Monserrate Gayas, con cédula de ciudadanía N° 0927860353, previo la obtención del Título de **LICENCIADA EN TURISMO Y HOTELERÍA**.

Para el efecto he procedido a leer y analizar de manera profunda el estilo y la forma del contenido del texto:

- Se denota pulcritud en la escritura en todas partes.
- La acentuación es precisa.
- Se utilizan los signos de puntuación de manera acertada.
- En todos los ejes temáticos se evita los vicios de dicción.
- Hay concreción y exactitud en las ideas.
- No incurre en errores en la actualización de las letras.
- La aplicación de la sinonimia es correcta.
- Se maneja con conocimiento y precisión la morfosintaxis.
- El lenguaje es pedagógico, académico, sencillo y directo, por lo tanto es de fácil comprensión.

Por lo expuesto y en uso de mis derechos PROFESIONALES, recomiendo la VALIDEZ ORTOGRAFÍCA de su Proyecto Turístico previo a la obtención del Título de LICENCIADA EN TURISMO Y HOTELERÍA.

Atentamente,

Ing. José Hidalgo L., MSC.

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL
CARRERA DE TURISMO Y HOTELERÍA

APROBACIÓN DEL JURADO EXAMINADOR

Los miembros del Tribunal de sustentación, aprueban (con mención honorífica y/o recomendación para su publicación) el informe de investigación, realizado por la Srta. **Anabel Lissette Monserrate Gayas**, cuyo tema de investigación es **“Evaluación del uso de la ciclo vía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico”**.

Certifico que el trabajo de investigación ha sido escrito de acuerdo a las normas ortográficas, morfológicas, sintácticas y simétricas vigentes.

Jurado Examinador

Jurado Examinador

Jurado Examinador

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL
CARRERA DE TURISMO Y HOTELERÍA

Guayaquil, 2 de Septiembre del 2015

ACTA DE RESPONSABILIDAD

Ing. Jael Gudiño Ruiz, MSC.

CERTIFICA:

El presente trabajo investigativo con el tema **“Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico”**. Realizado por la Srta. **Anabel Lissette Monserrate Gayas** egresada de la carrera de Turismo y Hotelería de la Facultad de Comunicación Social, se ajusta a los requerimientos técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Guayaquil, motivo por el cual se autoriza su presentación.

Ing. Jael Gudiño

TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Anabel Lissette Monserrate Gayas, en calidad de autora del trabajo investigativo titulado **“Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como recurso turístico”** autorizo a la Universidad de Guayaquil hacer uso del contenido de esta obra, con fines rigurosamente académicos, sin olvidar que los derechos como autora de este trabajo investigativo me pertenecen.

Atentamente.

Anabel Monserrate Gayas

CI: 092786035-3

AGRADECIMIENTO

Primeramente a Dios por brindarme fortaleza, paciencia, perseverancia, y sabiduría, requisitos indispensables para la culminación del presente trabajo.

A esa persona especial, quien ha estado conmigo en los buenos y malos momentos, me ha sabido escuchar y comprender además de apoyarme incondicionalmente cuando lo he necesitado.

DEDICATORIA

A mis queridos e inolvidables padres, quienes me han inculcado valores y me han enseñado a seguir adelante, luchando sin darme por vencida, a pesar de las adversidades y los obstáculos, pues me han dirigido a alcanzar parte de mis metas, siendo este un logro y parte del camino deseado.

RESUMEN

Se evaluó las características que vinculan la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, aplicando el método con enfoque mixto; el universo estudiado fue de 147 ciclistas que evidenció como se encuentra la infraestructura, la poca señalización, la falta de educación vial que comprometa la seguridad, y el poco uso de la bicicleta como un medio alternativo de movilización, pese a estas contrariedades, se demuestra la factibilidad de la implementación de rutas turísticas que permiten aprovechar el gran potencial que posee la ciclovía para la práctica del cicloturismo, alternativa que busca la concienciación de un mundo más habitable mediante actividades que no deterioren al medio ambiente y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, alejarlos del estrés, la rutina y el sedentarismo al realizar ejercicio mientras se divierten y conocen la hermosa ciudad de Guayaquil.

Palabras claves: Ciclovía; Infraestructura; Potencialidad turística; Cicloturismo; Rutas turísticas.

ABSTRACT

This research values the characteristics that linking the bikeway Route Puerto Azul, applying the mixed method approach; the universe studied was 147 cyclists, through the actual infrastructure situation, poor road sign, lack of driver education that compromises safety, and little use of bicycles as an alternative means of mobilization were evidenced. Despite these setbacks, it is demonstrated the feasibility of implementing tourist routes that take advantage of the great potential that owns the bike path for cycle touring, awareness alternative that seeks a more livable world through activities that do not degrade the environment and improve quality of life citizens, keep them away from stress, routine and sedentary lifestyle with exercise while having fun and know the main port city, Guayaquil.

Keywords: Bikeway; Infrastructure; Potential tourism; Cycling; Tourist routes.

ÍNDICE GENERAL

CARÁTULA	i
REPOSITARIO SENESCYT	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR	iii
CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA	iv
APROBACIÓN DEL JURADO EXAMINADOR	v
ACTA DE RESPONSABILIDAD	vi
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	vii
AGRADECIMIENTO	viii
DEDICATORIA	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
EL PROBLEMA	3
1.1 Planteamiento del problema	3
1.2 Ubicación del problema en su contexto	4
1.3 Situación conflicto.....	5
1.4 Alcance.....	6

1.5 Relevancia social.....	6
1.6 Evaluación del problema.	7
1.7 Objetivo general.....	7
1.8 Objetivos específicos.....	8
1.9 Justificación de la investigación.....	8
1.10 Idea a defender – interrogantes.....	9
1.11 Objeto y campo.....	10
CAPÍTULO II	11
MARCO TEÓRICO	11
2.1 Fundamento histórico	11
2.2 Fundamento teórico.....	14
2.3 Fundamento epistemológico.....	23
2.4 Fundamento legal.....	24
2.5 Definición de términos	28
CAPÍTULO III	33
METODOLOGÍA	33
3.1 Diseño de investigación.....	33
3.2 Tipos de investigación	34
3.2.1 Bibliográfica.....	34
3.2.2 De campo	34

3.2.3 Descriptiva.....	34
3.2.4 Analítica.....	34
3.3 Métodos de investigación	34
3.3.1 De nivel teórico.....	35
3.3.2 De nivel empírico.....	35
3.4 Técnicas y herramientas.....	36
3.5 Población y muestra	37
3.5.1 Simbología	37
3.5.2 Fórmula	38
CAPÍTULO IV	38
ANÁLISIS DE RESULTADOS	38
4.1 Análisis del registro de observación	38
4.2 Análisis de la entrevista	47
4.3 Análisis de las encuestas	47
4.4 Triangulación de resultados para análisis.....	57
CAPÍTULO V	59
PROPUESTA	59
5.1 Introducción	59
5.2 Justificación	63
5.3 Objetivo general.....	61

5.4 Objetivos específicos.....	61
5.5 Contenido de la propuesta.....	61
5.6 Desarrollo de la producción.....	62
5.7 Información general de la empresa	73
5.8 Estructura legal de la empresa	72
5.9 Propietarios o accionistas principales.....	73
5.10 Misión	73
5.11 Visión.....	73
5.12 Necesidades de mercado que se busca satisfacer.....	74
5.13 Posicionamiento del producto o servicio.....	74
5.14 Análisis interno y externo de la empresa	75
5.15 Estrategias de FODA.....	77
5.16 Tamaño del mercado y tendencias.....	78
5.17 Descripción de clientes existentes y potenciales.....	79
5.18 Competencia	83
5.19 Recursos a utilizar en la empresa.....	84
5.20 Licencias y seguros	89
5.21 Capital de trabajo.....	90
5.22 Estrategia de diferenciación	91
5.23 Plan de marketing.....	92
5.23.1 Marketing estratégico	92
5.23.2 Marketing táctico	93

5.24 Aspectos legales.....	103
5.25 Organigrama.....	105
5.26 Detalle del personal	106
5.27 Políticas	111
5.28 Evaluación financiera.....	112
5.29 Determinación del consumo de usuarios interesados en actividades de cicloturismo	113
CAPÍTULO VI	134
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	134
6.1 Conclusiones	134
6.2 Recomendaciones	135
BIBLIOGRAFÍA	136
ANEXOS	142

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Vía destinada al ciclista.....	38
Ilustración 2 Señalética en banda	39
Ilustración 3 Ciclovía - Ruta de Puerto Azul	40
Ilustración 4 Vía exclusiva para el ciclista	41
Ilustración 5 Costalmar Shopping.....	43
Ilustración 6 Cerro Blanco	44
Ilustración 7 Puerto Hondo.....	45
Ilustración 8 Bosque Protector Carolina Mishell	45
Ilustración 9 Correcta ubicación de las ciclovías.....	47
Ilustración 10 Deficiente señalización en la ciclovía.....	48
Ilustración 11 Choferes y peatones respetan el uso exclusivo de los ciclistas	49
Ilustración 12 Seguridad al trasladarse en la ciclovía.....	50
Ilustración 13 Educación vial para el buen uso de la ciclovía.....	51
Ilustración 14 Necesidad de agentes de tránsito.....	52
Ilustración 15 Uso de las ciclovías con fines turísticos – recreativos	53
Ilustración 16 Uso de la implementación de rutas turísticas.....	54
Ilustración 17 Fortalecimiento del cicloturismo mediante la implementación de rutas turísticas.....	55
Ilustración 18 Recomendación de las rutas turísticas en la ciclovía.....	56

Ilustración 19 Ruta turística principiante.....	63
Ilustración 20 Ruta turística profesional	64
Ilustración 21 Estructura de la empresa	66
Ilustración 22 Servicio de estacionamiento	67
Ilustración 23 Implementos de seguridad	68
Ilustración 24 Bicicleta treking.....	69
Ilustración 25 Bicicleta tándem y adaptada	70
Ilustración 26 Logotipo y marca legal de la empresa	71
Ilustración 27 Tipos de bicicletas ofertadas.....	995
Ilustración 28 Recursos ofertados en las rutas.....	96
Ilustración 29 Soporte de estacionamiento	97
Ilustración 30 Cuenta de facebook.....	101
Ilustración 31 Tríptico de la empresa	102
Ilustración 32 Tarjeta de presentación de la empresa.....	103
Ilustración 33 Organigrama ciclistas al poder del turismo	105

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Correcta ubicación de las ciclovías	47
Tabla 2 Deficiente señalización en la ciclovía	48
Tabla 3 Choferes y peatones respetan el uso exclusivo de los ciclistas	49
Tabla 4 Seguridad al trasladarse en la ciclovía	50
Tabla 5 Educación vial para el buen uso de la ciclovía	51
Tabla 6 Necesidad de agentes de tránsito	52
Tabla 7 Uso de las ciclovías con fines turísticos - recreativos.....	53
Tabla 8 Uso de la implementación de rutas turísticas	54
Tabla 9 Fortalecimiento del cicloturismo mediante la implementación de rutas turísticas	55
Tabla 10 Recomendación de las rutas turísticas en la ciclovía	56
Tabla 11 Triangulación.....	57
Tabla 12 FODA	75
Tabla 13 Estrategias	77
Tabla 14 Detalle de los recursos informáticos anuales	85
Tabla 15 Detalle de recursos administrativos.....	86
Tabla 16 Detalle de suministros	87
Tabla 17 Detalle del equipo a utilizar	88
Tabla 18 Detalle de licencias.....	89
Tabla 19 Detalle de seguros.....	90

Tabla 20 Detalle del capital de trabajo	90
Tabla 21 Detalle de los productos ofrecidos	99
Tabla 22 Detalle del personal con los ingresos anuales	111
Tabla 23 Determinación del consumo de usuarios interesados en actividades de cicloturismo	114
Tabla 24 Utilización del servicio	115
Tabla 25 Demanda proyectada de los servicios.....	115
Tabla 26 Demanda proyectada según veces del servicio	116
Tabla 27 Inversión fija	117
Tabla 28 Depreciación del activo fijo.....	118
Tabla 29 Inversión en intangibles.....	119
Tabla 30 Amortización de la inversión en intangibles.....	120
Tabla 31 Inversión en capital de trabajo.....	121
Tabla 32 Resumen de inversión total	122
Tabla 33 Inversión de reposición.....	123
Tabla 34 Clasificación de costos año 2015	124
Tabla 35 Determinar costo variable medio año 2015	125
Tabla 36 Proyección de ingresos, costos y beneficios	125
Tabla 37 Cálculo del punto de equilibrio - año 2015	126
Tabla 38 Costo de capital.....	127
Tabla 39 Cálculo del servicio de la deuda.....	129
Tabla 40 Pago de intereses y amortización del préstamo.....	130

Tabla 41 Flujo de caja del proyecto.....	131
Tabla 42 Flujo de caja del inversionista	132

INTRODUCCIÓN

Una ciclovía es un espacio destinado para el uso de la bicicleta, en donde el primer y único protagonista es el ciclista; siendo utilizado actualmente en la ciudad de Guayaquil como un medio para realizar deporte, teniendo gran afluencia solamente los fines de semana.

La educación vial es una de las pautas necesarias e imprescindibles para el correcto comportamiento de acuerdo a las circunstancias, teniendo como prioridad el respeto y la convivencia mutua y amigable, siendo una opción que permite el desarrollo de las actividades sin inconvenientes pero con el compromiso de tolerancia de acuerdo a cada acción.

El uso de la ciclovía por parte de ciclistas atrae muchas ventajas, porque permite el traslado de un lugar a otro de manera segura y rápida, siendo la bicicleta un instrumento que aleja el tráfico y posibilita la pronta fluidez en la movilización.

El beneficio más latente es el hecho de que mejora la calidad de vida de las personas de manera considerable, porque realizan ejercicio mientras pedalean, reduciendo el sobrepeso y el porcentaje de sufrir enfermedades de colesterol y cardíacas, provocando el combate contra el sedentarismo, pues es el principal problema de los ecuatorianos, ayuda a despejar la mente, unir familias y compartir entre amigos mientras se ejecuta la actividad preferida en la ciclovía.

Una ciclovía no sólo puede ser usada con un fin deportivo, sino que posee otras competencias realizables, tales como turísticas y recreativas, porque las ciclovías juegan un papel de conector entre un sitio a otro, aprovechando tal situación, estas nos permiten visitar cada atractivo que se encuentran en el trayecto, resaltando que la mejor manera de conocer una ciudad o un lugar es por medio de una bicicleta porque el turista o visitante puede estacionarse en cualquier lugar para observar el panorama y recorrer cada punto turístico, teniendo una conexión directa con la localidad y con la

facilidad de interactuar conociendo diferentes culturas y enriqueciendo sus conocimientos personales.

A pesar de que existen varias ciclovías construidas, estas no son utilizadas con gran frecuencia por el sector del ciclismo, debido a la poca señalización, falta de planificación y por la insuficiente difusión hacia los posibles usuarios. Los transeúntes no permiten que el ciclista haga uso de la ciclovía de manera libre porque circulan realizando paseos y caminatas, ocasionando problemas al ciclista, además los choferes con el afán de evitar el tránsito conducen por las bicirrutas, lo que ocasiona inseguridad e incomodidad en el sector ciclismo.

La propuesta se trata de implementar rutas turísticas por medio de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, aprovechando que conecta con la ruta del Spondylus, ofreciendo diferentes alternativas para quienes no poseen una bicicleta, siendo una invitación abierta para toda la ciudadanía, motivando no sólo al sector ciclismo, sino a transeúntes y choferes, que se den la oportunidad de desplazar la rutina y el vehículo por una elección divertida, sana, cómoda y confortable; como un medio de concienciación sobre la seguridad que necesita el ciclista y la acción de un turismo saludable y alentador que satisfará todas la expectativas.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Actualmente en muchas ciudades de nuestro país se están incorporando ciclovías independientes de las carreteras que permiten fluidez al circular con una bicicleta, estas vías deberían cumplir la función de dar facilidades al ciclista para poderse movilizar de un lugar a otro; sin embargo no son usadas adecuadamente debido a que los transportistas hacen uso de estas, provocado incomodidades en el sector ciclismo, pues corren riesgo o peligro de sufrir accidentes por la falta de educación vial y el irrespeto a las diferentes actividades implementadas para cada escenario.

La infraestructura de las ciclovías no está en perfecto estado, ni ubicadas correctamente, pues no cuentan con estacionamientos propios para las bicicletas, surgiendo la inseguridad al momento de estacionarlas, haciendo uso de cadenas o cualquier otro objeto que permita atar este medio de transporte a un lugar seguro.

Se aprecia la falta de señalización que permita al ciclista guiarse al momento de conducir por las bicirrutas, ocasionando desconocimiento de su existencia y desorientación; lo cual conlleva al ciclista a usar la autopista o viceversa.

Dichas vías visionariamente pueden ser utilizadas como vías alternas para desarrollar turismo, lastimosamente todos estos inconvenientes anteriormente señalados provocan una decreciente utilización de estas rutas para el turismo, actividad que puede realizarse visitando los diferentes atractivos que se encuentran a lo largo de las mismas, permitiendo la correcta utilización de las ciclovías y una reactivación económica a los lugares que conectan.

1.2 Ubicación del problema en su contexto.

La urbanización de Puerto Azul se encuentra ubicada en la parroquia Chongón, provincia del Guayas; esta ciudadela tiene integrada en la parte izquierda un tramo de la ciclovia hasta el km. 17, y en el tramo Chongón – Parque Lago – Cerecita, en la vía Guayaquil - Santa Elena. La ciclovia tiene 57 km de longitud y 3 metros de ancho, en doble sentido.

El desarrollo e indagación de la presente investigación sobre la ciclovia se da desde el mes de Septiembre del 2014 hasta el mes de Marzo del 2015, teniendo un tiempo estimado de 6 meses para la elaboración del proyecto.

En el siguiente trabajo de investigación se muestra y se evidencia como son usadas las ciclovías desde la Ruta de Puerto Azul, tomando como referencia a los ciclistas, choferes y peatones, los cuales forman parte de la responsabilidad y el respeto de la vía exclusiva para los amantes de la bicicleta además de las leyes existentes para la seguridad en el sector ciclismo al transitar por las bicirutas.

La ciclovia de la Ruta de Puerto Azul no es usada adecuadamente por las imprudencias de los conductores que las utilizan para evitar el tránsito de la carretera y peatones que realizan caminatas o trotan por medio de las mismas; esto provoca que los ciclistas se sientan inseguros y no sientan la confianza que se requiere para un uso masivo y libre, escogiendo otras opciones en la práctica de la actividad turística. Con la implementación de rutas turísticas por medio de las ciclovías se pretende dar a conocer los atractivos que se encuentran aledaños al sector, fortaleciendo el cicloturismo e impulsando a realizar una nueva forma de realizar turismo de manera consciente, sin perjudicar al medio ambiente, combatiendo el sedentarismo y aportando a mejorar la calidad de vida de los pobladores, al crear servicios necesarios para el ciclista que realiza dichas actividades.

1.3 Situación conflicto.

Actualmente se están incorporando y creando nuevas rutas de ciclovías para todos aquellos que aman este deporte como actividad saludable, como medio de transporte, por motivo laboral o simplemente por diversión y recreación; pero, de qué sirve la construcción de ciclovías, si no se pueden usar con libertad y un como un medio alternativo para la práctica del turismo debido a los diferentes inconvenientes que se dan por la poca de conciencia por parte de los ciudadanos, debido a falta de información, o de prudencia.

El ciclista tiene derecho a sentirse seguro; sin olvidar el beneficio que esto representa para el que la utiliza como deportista, como turista, o para los involucrados indirectamente, que podrán obtener un crecimiento económico gracias al afianzamiento de dicha actividad en su sector.

Sin embargo este conflicto se da por el desinterés que presenta la gobernanza, motivando a que los demás usuarios no le den la importancia que se requiere, y este no sea empleado de manera turística debido a la falta de planificación y promoción en actividades de tal índole por medio de las bicirutas. La ciclovía desde la Ruta de Puerto Azul presenta un gran potencial turístico por todas las variedades que se encuentran a lo largo del trayecto, como acceder hasta las playas de las Provincias del Guayas y Santa Elena.

Existe un gran problema entre ciclistas y conductores por los incidentes que se dan día a día y por los accidentes que han ocurrido hasta la actualidad, debido a que las leyes no son acatadas a cabalidad y es muy escaso el control con respecto a la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul hasta la ciclovía de Cerecita, pues son tres agentes los designados y encargados de brindar seguridad y control continuo, y estos no se encuentran perennes en un lugar sino que están pedaleando a lo largo de la misma, lo que ocasiona que no se dé el buen uso y los ciclistas no puedan pedalear con libertad.

1.4 Alcance.

Con la presente investigación se pretende dar a conocer las diferentes actividades que se pueden realizar en las ciclovías, pues no sólo sirven para hacer deporte sino que tiene beneficios mayores. El alcance a corto plazo en este proyecto es implementar rutas turísticas con las facilidades necesarias para el ciclista, y éste se sienta seguro y confiable al realizar turismo en bicicleta, fomentando el uso masivo del cicloturismo y a largo plazo que los peatones y conductores se atrevan a reemplazar su auto o moto por una bicicleta para la actividad turística, mostrando la utilidad que se puede conseguir al usarlas adecuadamente, acatando las leyes y el buen uso de las ciclovías.

1.5 Relevancia social.

El realizar una investigación sobre las diferentes actividades en las ciclovías, contribuirá a que los participantes decidan dejar la rutina sedentaria por una opción sana, aportando al cuidado del medio ambiente y relajándose al pedalear por las bicirrutas. Esta se convierte en una opción innovadora para los ciclistas e integra el ocio, deporte, recreación y turismo convirtiéndolo en producto único para la satisfacción del visitante al recorrerlas y conocer los atractivos que contiene mediante ciclopaseos trazados a partir del sector de Puerto Azul. Además aportará a la economía y a las nuevas ofertas de empleo que puedan generarse por una mayor frecuencia de uso turístico.

El siguiente trabajo de investigación pretende dar a conocer los beneficios que conlleva el usar las ciclovías con fines turísticos, pero mientras no se normen los diferentes inconvenientes que se dan en las ciclovías, este no podrá dar frutos. Con la creación de un lugar que de facilidades al turista de adquirir bicicletas de manera asequible, y mostrando rutas turísticas que

puedan realizar, aportará al conocimiento de los diferentes sitios naturales, culturales, y al cuidado que se debe tener, valorando lo que es parte del mundo y llamando el interés de futuros ciclistas para la actividad turística, así como en su cuidado y responsabilidad para el buen uso de la ciclovía.

1.6 Evaluación del problema.

El siguiente proyecto de investigación es factible porque existen parámetros que determinan las causas que ocasionan un mal empleo de las ciclovías, además de las leyes establecidas para salvaguardar al ciclista y de esta manera ofrecer seguridad mientras practica la actividad ciclística.

Es conveniente realizar la investigación porque se demuestra los beneficios que aporta el usar una bicicleta; tales como medio de movilización ecológico porque ayuda a la conservación del medio ambiente debido a que no emana dióxido de carbono que deteriora los espacios naturales que se encuentran en el recorrido de la ciclovía.

En la investigación se muestra la utilidad que se le puede dar a la ciclovía de la ruta de Puerto Azul, valorizando el uso turístico, permitiendo disfrutar del ocio y la recreación, la convivencia con varias personas y el conocimiento de nuevas culturas, y que se oriente a la práctica de una nueva tendencia que motive al usuario en la ejecución de un turismo consciente y conveniente.

Es importante realizar la investigación sobre el uso de la ciclovía de Puerto Azul para evidenciar los requerimientos que se necesitan y de esta manera puedan ser utilizadas con fines recreativos y turísticos, participando en el conocimiento activo de los atractivos que conecta la bicirruta.

1.7 Objetivo general

Evaluar el uso de la ciclovía como recurso turístico en la Ruta de Puerto Azul,

para la implementación de rutas turísticas.

1.8 Objetivos específicos

- Analizar la infraestructura de la ciclo vía en la Ruta de Puerto Azul.
- Definir los parámetros necesarios que permitan brindar un servicio recreativo y turístico mediante el uso de las ciclo vías.
- Proponer el diseño de rutas turísticas en la ciclo vía de Puerto Azul.

1.9 Justificación de la investigación.

Las ciclo vías forman parte de esta nueva práctica de turismo, pues ayudan al turista o visitante simplificando o reduciendo gastos de transporte, el retraso por el tráfico para llegar a cada destino turístico que desee acceder, también contribuye al desarrollo económico de las comunidades receptoras, mejorando la calidad de vida de los pobladores que se encuentran a lo largo de los senderos de las bicirrutas; fomentando e incentivando el uso de las bicicletas y los puntos positivos que esto conlleva como tal, dejando el sedentarismo, y apoyando indirectamente a la práctica de ejercicio, combatiendo la obesidad y creando un producto turístico llamativo.

La información obtenida permite conocer la situación actual de la ciclo vía de Puerto Azul, como se encuentran ubicadas, la utilización que se le da, en qué condiciones se encuentra su infraestructura, las desventajas que ocasionan los inconvenientes por su uso inadecuado y las ventajas que conlleva el incremento de los ciclistas; ayudando al balance económico en el sector. Además de identificar los atractivos turísticos que se encuentran en el sendero de la bicirruta.

Las técnicas e instrumentos utilizados para la obtención de información directa de los involucrados empleados en encuestas, entrevistas y la

observación permitirán analizar los diferentes factores que influyen en su uso, arrojando resultados necesarios para una posible solución y las recomendaciones como respuesta a los problemas presentados. Sin embargo también se indaga la historia y evolución sobre el trayecto de las ciclovías para una mejor comprensión.

Es importante definir el nivel de satisfacción de los potenciales ciclistas para la actividad turística, pues su realización no se centra en el viaje por medio de un transporte privado, o público distinto al de su propiedad, sino que se lo puede realizar por otros medios que faciliten al turista trasladarse a los diferentes puntos que desea conocer, o al intercambio de nuevas culturas.

El presente trabajo aportará al conocimiento de una nueva forma de realizar turismo, en el que se encuentra envuelta la sociedad en general, siendo el turismo un potencial en la economía del país; aportando beneficios a aquellas zonas que se encuentran excluidas, simplemente porque no tienen acogidas de turistas por desconocimiento u otros motivos, beneficiándose indirectamente en la oferta de servicios pues podrían crear paradas para la venta de insumos necesarios para el que realiza cicloturismo.

1.10 Idea a defender – Interrogantes.

La evaluación del uso de la ciclovía como un recurso turístico permitirá proponer la implementación de un circuito ciclo turístico desde la Ruta de Puerto Azul.

¿Cómo influye el buen uso de la ciclovía para la actividad del cicloturismo?

¿Los atractivos aumentarán el ingreso de turistas con la implementación de rutas turísticas en las ciclovías?

¿Cuáles son las razones para que la mayoría de los turistas no usen bicicletas al realizar esta actividad?

1.11 Objeto y Campo.

Campo: Rutas Turísticas.

Objeto: Evaluación del uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Fundamento Histórico

La bicicleta se empezó a utilizar a finales del siglo XIX como un medio de transporte, transitando por las carreteras sin ningún inconveniente y accediendo a su destino mucho más rápido porque los caminos eran cortos entre un punto y otro; además las primeras pistas para los amantes de la bicicleta fueron construidas con el fin de dar comodidad a los ciclistas; sin embargo la creación del automóvil fue un cambio drástico en la ejecución de la actividad del ciclismo, a pesar de haber más bicicletas que autos, esto perjudicó a la población ciclista por la gran cantidad de accidentes que se suscitaron por compartir la misma carretera para automóviles y bicicletas, es por esto que empezaron a separar ambos vehículos cada vez más, para brindarles un poco de seguridad. (CROW, 2011).

El hito fue marcado en los años de 1950 cuando construyeron la ciclovías para la transportación del sector ciclismo en Holanda, teniendo como referencia su construcción en lugares atractivos y llamativos para que no sólo sea usada como un medio de transporte sino que a la vez puedan ser usadas para uso recreativo, pero esto contrajo inconvenientes debido a que no era un objetivo específico o meta principal para ponerle mayor asunto y colaboración por lo cual fueron excluidas del sistema nacional de fondos de Holanda. Sin embargo las políticas fueron marcadas para controlar y respetar aquellos espacios construidos con fines específicos y delimitados para cada sector o usuario; es decir, leyes que permitan la convivencia y brinden seguridad al

transitar por las carreteras y el respeto de las vías exclusivas para los ciclistas.

En el año de 1968 en Ámsterdam se consideró por primera vez las bicicletas de uso público impulsado por el movimiento provo, quienes protestaban y proponían soluciones para vivir en una ciudad más habitable; se ofreció a toda la ciudadanía un gran número de bicicletas, las cuales podían ser recogidas en donde empezaba su circulación y entregadas al finalizar su recorrido porque se encontraban en cualquier lugar de la ciudad, como no había control sobre este mecanismo y cualquier usuario podía hacer uso de este servicio el robo y vandalismo redujo en gran cantidad el número de bicicletas produciendo el fracaso del sistema llamado “abierto”; siendo el primer paso para el uso masivo de las bicicletas y presentando los beneficios que se denotaban al hacer uso de las bicicletas por medio de las vías (IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2007).

En el año de 1995 en Europa se dio el servicio de préstamo de bicicletas como una segunda generación, pero este contrajo inconvenientes al igual que el anterior con respecto al robo y el vandalismo, pues el sistema llamado Bicyklen consistía en que las bicicletas se encontraban con un candado que se desactivaba al insertar un moneda, lamentablemente no se daba seguridad de esta manera, y mucho menos se tenía una garantía que respaldara el valor de la bicicletas; sin embargo en el año 2001 se consolidó el uso masivo de estos vehículos como un transporte individual, siendo usado para diferentes actividades según lo requiera el usuario pidiendo datos al usar o alquilar una bicicleta.

Es necesario y primordial mencionar que para el uso masivo de las bicicletas es importante la infraestructura para la comodidad de los ciclistas y su seguridad, pues esto se dará si el ciclista siente confianza al transitar; dentro de los lineamientos se encuentra la adecuación de vías exclusivas para ciclistas, teniendo mayor respuesta una ciclovía que se encuentre segregada de la carretera de forma independiente y exclusiva, además de las leyes existentes las cuales deben de ser respetadas para ofrecer un servicio de calidad en todos los ámbitos y de esta manera fomentar su uso adecuado en conjunto de campañas de sensibilización e impulsando a los choferes que decidan cambiar el carro por la bicicleta.

Con el fin de combatir el tráfico y la gran cantidad de carros existentes en Quito, la cual crece cada año considerablemente, se impulsó hace 12 años el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo para apropiarse del espacio público. Las primeras ciclovías fueron construidas en el año 2003 al final del Centro Histórico dando el paso por algunos de los sectores de la ciudad. En el año 2005 siguieron las construcciones de las ciclovías, esta vez por el parque Itchimbia y la Carolina, estableciendo la ruta El Chaquiñan. La implementación de ciclopaseos en la parte urbana de la ciudad de Quito nació en el año 2008 con el proyecto CicloQ (El Telégrafo, 2014).

Actualmente todos los fines de semana realizan un recorrido aproximadamente de 24 km. en el cual participan en grupo de familiares y amigos con el fin de disfrutar el aire libre y recrearse. De igual manera se implementó el programa municipal de alquiler de bicicletas llamado BiciQ en el año 2012, el cual tiene una gran cantidad de usuarios inscritos y creciendo un 100% en la actualidad, para que todos aquellos que no cuentan con una bicicleta la puedan rentar de manera ágil y asequible, solamente con dar la cédula por motivos de seguridad.

Su enfoque se centra en construir nuevas rutas de ciclopaseos para reforzar el medio de transporte alternativo y ecológico que ayuda a agilizar el tránsito y que es usado para deporte, labores, ocio, recreación y hasta turismo, y mejorar las vías que se encuentran construidas para la comodidad y el uso continuo de los ciclistas teniendo una nueva y novedosa forma de practicar diferentes actividades en las implementaciones de nuevas rutas apoyando y fortaleciendo el ocio y la recreación, compartir con los seres queridos conociendo los diferentes escenarios y atractivos que tiene la ciudad de Quito.

En Guayaquil para poder llegar a un destino en automóvil se hace cada vez más complicado debido a la congestión de tránsito, es por esto que los ciudadanos están optando por una opción sana, saludable y beneficiosa como la bicicleta, pero la ciudad de Guayaquil carece de vías o carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en su mayoría carriles integrados, es decir que comparten la autopista con los automóviles, o las segregadas que se encuentran en las mismas calles pero separadas por una pintura. Entre los beneficios de usar la bicicleta está el combatir el sedentarismo y la rutina diaria

atacando directamente al sobrepeso y la obesidad aportando a mejorar la calidad de vida de todos quienes utilizan las bicicletas, además ahorra en lo económico tomando en consideración el gasto de transporte público o el de la gasolina, sin dejar de lado que ayuda al tránsito y a la descongestión vehicular siendo un medio de movilización ecológica que no daña o deteriora el medio ambiente (Armijos, 2013).

En la actualidad se implementó una ciclovía en la parte izquierda de la Ruta de Puerto Azul y a pesar de que se encuentra independiente de la autopista, esta no es usada en forma masiva, e incluso algunos ciclistas prefieren usar la carretera. Es importante recalcar que los puntos primordiales para el incremento del uso de las ciclovías es la seguridad que debe sentir el ciclista, la señalización incorporada para que se pueda guiar y sea como una advertencia para los peatones y conductores de motos y carros de que la ciclovía es exclusiva, además de tener un control constante que hagan respetar las leyes creadas para el disfrute con libertad del ciclista (El universo, 2014).

Esta ciclovía permite acceder de forma rápida y fácil hasta las hermosas playas del Ecuador, incentivando a la realización del turismo por medio de estas vías para el disfrute de todos aquellos amantes del pedaleo, realizando ejercicio al mismo tiempo combinando deporte con diversión y no contaminando el medio que nos rodea como una opción de múltiples beneficios pero teniendo la seguridad y confianza que cada ciclista requiere.

2.2 Fundamento Teórico

Se asevera que un ciclista es aquella persona que se traslada en una bicicleta como un medio de transporte individual impulsado por su propia fuerza y con dos o más ruedas alineadas además de contener un sillón para que se siente la persona (Ministerio de vivienda y urbanismo, 2009).

Las ciclovías tienen que ser seguras, cómodas, que enlacen puntos específicos, es decir directa; en caso de las ciclo-inclusiva conocida así porque se encuentra adyacente en la carretera, compartiendo el espacio vehicular y

motorizado, pero con líneas pintadas que indican el paso único para bicicletas (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2012); se deben tomar medidas de reducción de velocidad de los automóviles, la ciclovía debe estar en la autopista y no en la acera, se debe reducir el tránsito por donde se encuentra la vía compartida, establecer zonas precisas para peatones y de tal manera que se eviten accidentes suscitados por las imprudencias de quienes transitan por la carretera.

Para el buen uso de las ciclovías no se puede prescindir de las leyes, pues son las normas a acatar y delimitan de acuerdo a cada sector y usuario, además dentro de las ciclo facilidades, se deben establecer estacionamiento para las bicicletas, ya sean verticales u horizontales de acuerdo al lugar y estos deben estar siempre cerca de los edificios o parques para que el ciclista no sienta ninguna duda de dejar su instrumento de movilización con el candado u objeto que permita dejar a salvo la bicicleta.

Es indispensable observar las cosas positivas y negativas al elegir pedalear una bicicleta, pues se encuentra de por medio el clima y el riesgo de los accidentes, siendo este último el mayor adversario al momento de escoger esta opción, sin embargo mejora la salud, se entretiene y encuentra diversión para poder disfrutar con amigos, además de realizar actividad física; evita y se ahorra en combustible aportando sanamente al medio ambiente, siendo estos algunos de los beneficios y las cosas positivas que conlleva al preferir usar las ciclovías en primera instancia.

Una ciclovía es aquella vía destinada sólo para la circulación de bicicletas, con todos los componentes vinculantes para la realización del pedaleo, teniendo como objetivo principal la movilización y el traslado de un lugar a otro (Estrada, Sarmiento, & Jacoby, 2009).

En la creación de ciclovías es necesario que se analicen etapas específicas para la ejecución del proyecto de implementación de bicirrutas, el estudio de los puntos definidos es indispensable para la conectividad de un lugar a otro, además de los métodos que se van a utilizar durante el proyecto, y el análisis de la demanda en cuanto a preferencias de los ciclistas y en los turistas para que se conviertan en potenciales amantes de la bicicleta y poder

obtener resultados positivos (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2012).

La vía exclusiva de ciclistas debe tener tramos recreativos para el disfrute durante el trayecto, la cual debe poseer atractivos turísticos por ese recorrido y de esta manera ser llamativa para el uso continuo, como un medio de movilización por la ciudad, conociendo e interactuando entre diferentes culturas mediante las rutas turísticas.

La implementación de ciclovías son indispensables para la seguridad de los ciclistas; una ciclovía debe estar de manera independiente y bajo los lineamientos correspondientes, esta debe estar fuera de la carretera, la cual conste de señalética incorporada y separada de la circulación vehicular y peatonal por bandejones o pequeños muros. Por esto necesario la creación de un plan estratégico de ciclovías en donde se tomen en cuenta todos los detalles pequeños o grandes necesarios para la adecuada incorporación.

Las ciclovías turísticas son una nueva forma de hacer turismo, convirtiéndose en paseos recreativos, compartiendo un día o una tarde en familia y amigos; pero para su uso adecuado es imprescindible acatar normas y llevar consigo objetos de seguridad necesarios e indispensables para el ejercicio del mismo, evitando accidentes o inconvenientes que pueda afectar al ciclista, siendo esta una de las razones por la que los usuarios no deciden tomar esta opción como recreación o simplemente como medio de transporte según sea requerido. (Averos Núñez, 2010).

Con las ciclovías se aperturan nuevas actividades que son compartidas entre conductores, peatones y ciclistas; hay familias que poseen una bicicleta, sin embargo solo la usan en su tiempo libre desperdiciando y desvalorizando el cicloturismo debido a los inconvenientes que pueden suscitarse durante su recorrido, siendo la inseguridad uno de los impedimentos por los que no adquieren una bicicleta la mayoría de las personas.

La infraestructura de la ciclovía debe estar en perfecto estado, con el piso plano para evitar accidentes, además deben existir rutas alternas y de libre elección sin interrupción o separación para que el ciclista pueda elegir la ruta que desee tomar de acuerdo a su destino o a los atractivos que este desee

visitar, esta debe estar diferenciada por líneas pintadas claramente reconocibles y con la respectiva señalización que indique el uso exclusivo de bicicletas, además no debe tener obstáculos para su circulación, y tener servicios que brinden facilidades al ciclista en caso de ocurrir algún incidente ya sea a la persona o a la bicicleta, servicio de paradas que indiquen con anterioridad por medio de letreros dicha situación y servicios de estacionamientos indispensables para la actividad turística en bicicleta, ofrecerles centro de diversión infantil, pues no solo será usada como medio turístico sino que también como medio recreativo, mediante zonas verdes y tentadoras.

Se considera actividades turísticas al conjunto de acciones que realiza el turista para satisfacer las preferencias de acuerdo a sus propios gustos siendo la causa de la existencia turística las variedades que incluyen (Torres Bernier, Esteve Secall, Fuentes García, & Martín Rojo, 2006).

Entre otras de las cosas imprescindibles es la iluminación tanto en el trayecto de ciclovía como en las bicicletas incorporadas, para que puedan guiarse con facilidad aquellos que les gusta pedalear en la noche y puedan ser vistos por los demás que transitan en la vía. Se deben tener puntos estratégicos en donde se encuentren instaurados policías y metropolitanos para que el ciclista se sienta confiado y pueda ser auxiliado, pero el ciclista debe saber y conocer donde se encuentran estos puntos de ayuda y así acudir cuando lo necesite.

La infraestructura es parte fundamental para el desarrollo de un país y para las conexiones con la población, crecimiento continuo de un lugar porque mediante el mismo podemos acceder a diferentes partes. Las bicirrutas son esencialmente necesarias para la práctica de las actividades ciclísticas, pudiendo convertirse en turística, combina recreación, entretenimiento, deporte y turismo. Esta debe beneficiar a la comunidad receptora que se encuentra directa o indirectamente envuelto al ser utilizadas (Boullon, 2006).

El primer promotor del sistema turístico es el turista pues es este quien activa todos los elementos que lo componen, he aquí que la infraestructura es esencial para el recibimiento y ofrecimiento de servicios, mediante el mismo se

traslada, accede a distintos destinos, se comunica entre otros. Se podría decir que la infraestructura determina el rol turístico en los visitantes porque por medio del mismo se realiza la producción del turismo (Castro, 2010).

Es importante realizar un inventario durante el recorrido de las ciclovías; es decir, mencionar aquellos puntos turísticos que tienen relevancia y son esenciales para la práctica de turismo mediante el pedaleo de las bicicletas, siendo participe de la actividad turística y convirtiendo al paseo no sólo en deporte sino en recreación y turismo, en donde se mezclan con los servicios turísticos que pueden recibir haciéndolo más entretenido (Pazmiño Heredia, 2013).

La mayoría de las personas realizan turismo trasladándose en un autobús o en el carro de un amigo, a pesar de la existencia de las ciclovías, y esto es porque no ha existido una difusión de los atractivos que existen durante el recorrido, las personas desconocen que pueden llegar a dichos escenarios por medio de la ciclovía; por esto no se valora ni se practica un turismo saludable evitando dañar el ambiente al acceder a los mismos.

Para que la ciudadanía y los usuarios tengan como hábito realizar el cicloturismo es necesario que exista un registro de todos los puntos atrayentes y que esta información llegue a cada persona, diferenciando los atractivos naturales, culturales y mixtos, con una masiva propagación, pues este es el punto más negativo existente en la práctica turística.

El cicloturismo es un turismo realizado en bicicleta, variando en sus actividades y llamando la atención de muchos turistas que aman la naturaleza y el aire libre; combinando el ejercicio y el conocimiento de hermosos lugares (Hidrovo Proaño & Estrella Avecillas, 2012).

Las ciclovías pueden cumplir varias funciones y ninguna perjudica a la población, más bien mejora la calidad de vida de quienes ejercen el uso continuo de la bicicleta y de quienes se encuentran relacionados directa o indirectamente, pues pueden ofrecer servicios necesarios y vitales durante el recorrido, además mediante un inventario de los recursos turísticos que posee la ciudad se pueden establecer rutas turísticas alternativas fomentando el uso masivo de los ciclopaseos y agilizando el tránsito en el desarrollo del pedaleo.

La implementación de ciclovías trae ganancias consigo, fomenta el uso masivo de las mismas, reduce la contaminación al medio ambiente, descongiona el tránsito además genera nuevos empleos. Así que si existe una autopista para la movilización de vehículos, y senderos para peatones, porque no crear caminos que sean exclusivamente para ciclistas, de tal manera se favorecerían el sector ciclismo y la ciudadanía porque se estimularía a usar las bicirutas con mayor frecuencia y como medio de transporte que agiliza el trasladarse de un lugar a otro. Los usuarios se sienten inconformes debido a que manifiestan que si existe una red de calles y autopistas para buses, automóviles y motorizados; senderos para peatones también debería existir una red de desplazamiento para los amantes de la bicicleta estimulando el uso intensivo de jóvenes, niños y adultos, ayudando a la no contaminación del medio ambiente y a la descongestión del tránsito, fomentando un turismo sostenible y consciente de los recursos que tiene y cuenta la ciudad. Por lo que es necesario ciclorrutas, lo que constituye un pasaje o corredor alterno que permite el uso de la bicicleta diariamente, como una nueva opción de movilidad en la ciudad. (Centro de Investigaciones CIUDAD, Biciacción, Acción Ecológica, Fundación Ciudad Humana de Bogotá., 2013).

Entre los beneficios de tener constituidas rutas turísticas por las ciclovías se encuentra el dar una nueva alternativa a los pobladores de ejercer una actividad en los tiempos libres, fuera de la rutina y la vida cotidiana, abriendo paso a una práctica de turismo saludable, combatiendo el sobrepeso y el sedentarismo, uno de los mayores retos de las personas, de manera que sean usadas con fines recreativos, culturales y turísticos.

Un turismo saludable tiene como principal objetivo el cuidado de la salud, este se da sobre todo en las vacaciones, teniendo como fin el descanso y el relajamiento, por lo que en la práctica del cicloturismo se fomenta el cuidado al entorno que los rodea con un instrumento ecológico y alternativo, además de realizar ejercicios combatiendo el sedentarismo (Medina Aguerrebere, 2012).

Con la implementación de rutas turísticas se integran varios servicios creando un producto de actividad económica que realza las capacidades de la comunidad o ciudadanía, debido a que se ve envuelto la calidad y el carisma

de los receptores en las actividades especificadas y establecidas en el itinerario que deben seguir los turistas que la han adquirido para practicar un turismo alternativo (Flores Ruiz, 2012).

Mediante el recorrido de una ruta turística se puede observar la naturaleza que rodea el panorama, además disfrutar de los complementos necesarios que se ofrecen en la actividad, enriqueciendo los conocimientos mediante un atractivo y llamativo trayecto con experiencias únicas e inolvidables.

Una ruta turística es un recorrido y un paseo que se lo puede realizar en compañía o de manera solitaria de acuerdo a la preferencia del turista, lo pueden adquirir en un paquete o realizar esta actividad por medio de los trayectos que se encuentran preestablecidos con anterioridad por sus atractivos y los recursos que posee teniendo gran demanda por la grandiosa vista que despliega a quienes la recorren (Olmos Juárez & García Cebrián, 2011).

Entre las utilidades que componen la creación de rutas está el mejorar la calidad de vida de la comunidad por medio de nuevos emprendimientos que puedan ser adquiridos por el visitante, además de dar a conocer los sitios que poseen gran potencial pero que han sido marginados en la práctica del turismo, también se llega a varios lugares y varios climas mediante un mismo camino, combinado conciencia al medio ambiente, diversión y recreación. Se convierte en un producto turístico, siendo la combinación de diferentes servicios ofrecidos a los turistas para satisfacer necesidades y de los bienes adquiridos de acuerdo a las preferencias, como parte de la actividad turística (Cabarcos Novás, 2006).

La comunidad receptora se encuentra representado por la ciudadanía que presta servicios turísticos a los visitantes, quienes se encargan de recibir y ofrecer calidad y carisma para la comodidad y satisfacción de quienes llegan al sector donde residen los pobladores (Monterrubio Cordero, 2009).

La comunidad receptora es la parte más importante del sistema turístico, debido a que son los representantes del lugar, quienes se encargan de recibir a los turistas y ofrecer los diferentes servicios según el requerimiento el visitante

(Vera Rebollo & Rodríguez Sánchez, 2012).

Un recurso turístico comprende aquellos elementos que son la principal fuente de motivación en la demanda y elección de un destino determinado escogido por el turista, siendo los atractivos el núcleo y la razón de que un sector sea llamativo y de interés para la ciudadanía, combinando sitios naturales, culturales y mixtos además del carisma de los receptores que permiten la práctica de actividades turísticas para la satisfacción de los visitantes (Olmos Juárez & García Cebrián, 2011).

La demanda turística es el conjunto de personas que quieren hacer uso de los servicios y bienes turísticos con la finalidad de satisfacer sus propias necesidades motivadas a viajar por los precios establecidos en el mercado turístico o por el destino (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro, 2014).

Los atractivos turísticos representan la parte esencial para el desarrollo de un país pues es la primera atracción de un turista siendo la materia prima del turismo y la parte más importante para incorporar la planta turística e infraestructura (Boullon, 2006).

Son escenarios que atraen al visitante y pueden ser temporales o permanentes de acuerdo al tiempo o temporada, a la vez se clasifican en atractivos naturales y atractivos culturales los cuales inspiran y motivan al visitante a trasladarse a cada uno de los atractivos turísticos (Lira Mejía, Landeros Guerra, Sánchez Arellano, Alonso Ortega, & Carrillo Perez, 2010).

El potencial turístico de un determinado lugar se lo mide por la situación turística existente, es decir que cuente con una infraestructura suficiente y mobiliario para poder recibir a los turistas sin inconvenientes, además que contenga vías de acceso para que el visitante pueda movilizarse o trasladarse a los diferentes escenarios o simplemente que pueda llegar hasta el destino deseado; entre otras cosas indudablemente indispensables es el paisaje que los rodea, tomando en consideración la flora y fauna de acuerdo al sector donde se encuentren ubicados, junto con las condiciones climáticas que sean propicias para la actividad del turismo; y el recurso turístico del área, que es el conjunto y el complemento de los atractivos naturales y culturales, las personas que habitan y demás adecuaciones como base para la práctica de las

diferentes actividades turísticas (Vela Sampetro, 2012).

El potencial turístico es la suma de los recursos territoriales con que cuenta una comunidad o ciudad, además de las facilidades para acceder hasta el lugar y los equipamientos e infraestructura necesarios para recibir al visitante y este se sienta cómodo (Antón Clavé & González Reverté, 2011).

(PlanDeTur 2020, 2007) Entre las actividades preferidas de los turistas nacionales se encuentra en primer lugar la diversión y si se lo suma con el deporte ocuparían el 57.80%; las personas están optando por mezclar estas dos funciones y mucho más si tenemos durante nuestro recorrido paisaje y naturaleza, esto se encasilla dentro de la implementación de rutas turísticas con el buen uso de las ciclovías, porque dentro del mismo se especificará recorridos turísticos que se entrelacen uniendo recreación con una vista panorámica y conocimientos de algunos de los maravillosos atractivos con que cuenta Guayaquil mediante el ciclismo, teniendo como punto de partida el sector de Puerto Azul, siendo la base principal de este proyecto y el inicio de la ruta turística, siempre teniendo en cuenta la seguridad del ciclista y la prudencia que debe ser exigida por los peatones, conductores, moradores entre otros.

Es necesario que la infraestructura para la realización del sector ciclismo tenga mantenimiento constante, y que se encuentre separado de la autopista o carretera para evitar inconvenientes y sea sólo utilizado por los ciclistas, de esta manera el disfrute será único e inolvidable llamando a la repetición por la comodidad y facilidades que ha obtenido el visitante, pese a esto lamentablemente falta mucho por trabajar, concientizar a la población de que la confianza se la transmite por la acción y adecuado comportamiento, respetando las señales de tránsito, manejando según los límites de velocidad, y el peatón transitando por la vereda sin ocupar el carril destinado para otra función muy diferente.

2.3 Fundamento Epistemológico

El estudio de las relaciones entre la sociedad y la naturaleza es una teoría que va aportar en la investigación porque permite conocer los factores que se involucran al realizar turismo; el comportamiento de las personas en los diferentes entornos y su conducta en los tiempos libres frente a las actividades turísticas.

La práctica de un turismo alternativo mediante el uso de la ciclovía se encuentra envuelto con la naturaleza, por lo que es fundamentada científicamente, siendo el ocio y la recreación la primordial motivación para compartir en un determinado lugar diferentes opciones asociadas al aire libre y al esparcimiento de un turismo ecológico, aventurero y novedoso.

Tales aspectos fortalecen la actividad económica por medio de los recursos naturales, observando los aspectos positivos y negativos frente a los comportamientos de los visitantes en los atractivos, siendo una principal característica la conservación ambiental y el cuidado al entorno, por lo que aporta a la implementación de rutas turísticas mediante un medio de movilización ecológico que invita a la concienciación del cuidado al medio ambiente y a los espacios naturales importantes para la sociedad.

La teoría sobre la correlación con el ocio y el turismo concentra la planificación sobre la utilización de nuevos métodos o nuevas formas de turismo los cuales deben ser agrupados en conjunto por medio de implementaciones o creaciones de atractivos naturales y culturales necesarios para una satisfactoria vivencia y experiencia; como la infraestructura y equipamientos para la realización de actividades de ocio y recreación según sea el gusto del turista en torno al medio ambiente, respondiendo a la adaptación de los grupos de seres humanos con la naturaleza, fomentando e inculcando el respeto y cuidado que se debe tener mientras se encuentre realizando turismo (Sidnei , 2010).

2.4 Fundamento Legal

Para el presente trabajo se tomará como referencia las leyes que justifiquen y evidencien la necesidad de respetar y acatar las normas preestablecidas para una mejor convivencia.

El artículo 24 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que *“Las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre”*. Por lo tanto tenemos libre elección de escoger ciclovías como medio de transporte para acceder a nuestros trabajos y de esa manera se aporta al medio ambiente y al ejercicio; en caso de nuestro tiempo de ocio, esta es una gran opción pero se necesita que la infraestructura de las bicirutas se encuentren en buen estado, sobre todo bien ubicadas y que cada persona respete como tal el uso de ellas, además los ciclistas también tienen que hacer uso de las mismas y no transitar por la carreteras u autopistas para evitar accidentes (Constitución, 2008).

Una alternativa reciente y moderna son los ciclopaseos, estos se los pueden realizar en grupos o individual de acuerdo a quien lo ejerza, recorriendo cada lugar recreativo que conectan las bicirutas e integrando deporte, recreación, diversión y esparcimiento en los lugares turísticos de las ciudad de Guayaquil y aquellos a los que se puede acceder mediante la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, conociendo los escenarios turísticos durante el recorrido.

El artículo 4 de la Ley de Turismo del Ecuador dispone que, *“La política estatal con relación al sector del turismo, debe cumplir los siguientes objetivos:*

a) Reconocer que la actividad turística corresponde a la iniciativa privada y comunitaria o de autogestión, y al Estado en cuanto debe potencializar las actividades mediante el fomento y promoción de un producto turístico competitivo;

b) Garantizar el uso racional de los recursos naturales, históricos, culturales y arqueológicos de la Nación;

c) Proteger al turista y fomentar la conciencia turística;

d) Propiciar la coordinación de los diferentes estamentos del Gobierno Nacional, y de los gobiernos locales para la consecución de los objetivos

turísticos;

e) Promover la capacitación técnica y profesional de quienes ejercen legalmente la actividad turística;

f) Promover internacionalmente al país y sus atractivos en conjunto con otros organismos del sector público y con el sector privado; y,

g) Fomentar e incentivar el turismo interno” (Ley de Turismo, 2008).

De acuerdo a los incisos a,b,c,..g, se debe propagar y promocionar los destinos turísticos y esto sólo se hará si se tiene conocimiento de lo que posee la ciudad, además de garantizar que todos sean partícipes en cada uno de los productos turísticos; además el turista debe sentirse seguro, en este caso mientras pedalea por medio de las bicirutas mediante la fomentación de la infraestructura nacional, y es que ambos van de la mano, claro que tiene otras variables que determinan dicha seguridad y confiabilidad del visitante, por eso hay que involucrar a la sociedad para que participe de manera activa en los proyectos y de esta manera se familiarice con las normas de conducta y uso adecuado de las ciclovías turísticas.

La iniciativa de nuevos emprendimientos contribuirán a la generación de empleo en el sector ciclismo, y esto hará que el ciclista tenga más opciones al pretender comprar los accesorios indispensables para esta actividad, impulsando el uso continuo, aportando a la motivación del ciclista turista y al incremento de los mismos, a la convivencia con diferentes personas y a la prestación de servicios de acuerdo a lo requerido.

El objetivo # 3 del Plan Nacional de Buen Vivir establece, “Mejorar la calidad de vida de la población”. Y del mismo modo indica que más del 50% de la población tiene sobrepeso, es por esto que el uso masivo de las bicicletas mejoraría la calidad de vida de los ciudadanos, además esto trae consigo apertura de nuevos empleos en cuanto al sector privado de micro y medianas empresas con respecto al sector ciclismo (Plan Nacional del Buen Vivir, 2013).

Los sectores aledaños se beneficiarían directa e indirectamente al intervenir el tráfico ciclista experimentando una nueva forma de turismo, pues tendrían nuevos ingresos económicos en el emprendimiento de negocios

necesarios para aquellos que optan el uso de la bicicleta en un día de diversión y ocio.

El sedentarismo debe ser combatido con nuevas estrategias llamativas y que convengan al turista y lugareño de utilizarlo, por eso la infraestructura vial es lo más importante y en que se debe poner mayor atención, porque mediante el mismo se puede acceder al trabajo ahorrando económicamente al trabajador gastos de transporte y ayudando a salir de la rutina diaria por el pedaleo; un día de recreación trasladándose de un lugar a otro sin contaminar el medio ambiente y compartiendo en familia saludablemente, visitando atractivos; el deporte necesario para la salud y el uso de la bicicleta contribuiría en todos estos aspectos; también al fomentar el uso de las bicirrutas de forma masiva, todos los conductores y peatones experimentarían los riesgos que se pueden correr si no se es precavido y estarían más atentos para que el ciclista no corra riesgo.

De acuerdo a la Ley de Tránsito, artículo 204, *“Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:*

a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;

b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;

c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares;

d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;

e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y

superior; y,

f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos” (Ministerio del Interior, 2010).

Dicho artículo garantiza el derecho de los ciclistas de manera libre y responsable sobre el tránsito de la ciudad, de manera segura; con una adecuación de infraestructura en cuanto a rutas cicloviales para el transporte del sector ciclismo, preferencias en los desvíos, cruce de caminos y tener días específicos mediante rutas establecidas para fomentar el crecimiento de los ciclo paseos en la localidad, sin embargo algunos de estos puntos no se cumplen por ejemplo en los túneles o pasos desnivel, no existen proyectos en los cuales se creen espacios para la circulación de la bicicleta, además la señalética es escasa y no cumple con las conformidades de los ciclistas, sin olvidar que se debe inculcar respeto para los ciclistas pues los conductores no están acostumbrados a compartir la carretera y por ello el ciclista se siente inseguro.

En cuanto a estacionamientos que deben de tener implementados para que los ciclistas puedan estacionar sus bicicletas aún no se fomenta y los pocos estacionamientos que hay son ocupados por los motorizados sin que haya un llamado de atención por el irrespeto y el incumplimiento de dichos espacios destinados al sector ciclismo.

En cuanto a los bici paseos, estos eventos no se han dado con continuidad y no se han especificado días exactos para que se den, ya que la misma origina el cierre de las calles. La escasa fomentación y la poca afluencia de ciclistas ha originado la desaparición de los ciclo paseos en la ciudad de Guayaquil.

Conforme a lo dispuesto en la Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil con respecto a la circulación de los peatones, vehículos motorizados y no motorizados, todos tienen reglamentos a acatar, tomando como principal referencia las señales de tránsito; así mismo la municipalidad puede establecer instancias propiamente para los diferentes escenarios, los carriles de las ciclo vías son parte de su competencia, de tal manera tiene como una de sus

funciones según los artículos, impulsar campañas sobre educación vial, para niños y jóvenes, y empezar a tener como principal objetivo la concientización turística respetando las diferentes funciones en las carreteras, calles, veredas etc., para una mayor seguridad según las actividades realizadas (M.I. Concejo Cantonal de Guayaquil, 2001).

2.5 Definición de Términos

Actividades turísticas:

El turista puede ser un espectador o un participante directo de acuerdo al uso y al itinerario establecido, sin embargo en ambas formas pueden disfrutar y maravillarse por lo ofrecido (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro, 2014).

Atractivo turístico:

Es el conjunto de elementos tangibles o intangibles que atraen al visitante por sus características y ubicación (PlanDeTur 2020, 2007).

Atractivo turístico cultural:

Se caracterizan por reflejar la historia del destino visitado a través de sus costumbres mediante museos, monumentos entre otros como principal motivación del visitante para trasladarse hasta ciertos lugares (Esteban Curiel, 2014).

Atractivo turístico natural:

Son aquellos destinos vinculados en la naturaleza en donde el hombre no ha interferido pero que poseen atracción hacia el visitante el cual lo motiva para trasladarse y poder disfrutar de sus paisajes mediante el esparcimiento y

la recreación (Román & Ciccolella, 2011).

Es un recurso natural que puede ser utilizado por los visitantes para satisfacer sus necesidades al observar paisajes con la naturaleza y así disfrutar mediante el ocio, descanso entre otros (Seoáñez Calvo, 2010).

Ciclista:

Persona que usa la bicicleta como medio de movilización, deporte entre otros, amante a pedaleo (Roberts, 2010).

Es aquel que se traslada de un lugar a otro mediante una bicicleta como diversión, una modalidad de ejercicio o simplemente como transporte (Cohen , 2014).

Ciclobanda:

Aquella vía segregada de los automóviles con franjas de pintura o una larga raya en los caminos que marcan el uso exclusivo para ciclistas (Lanfranco, 2003).

Poseen borde para biclos contiguo a las veredas con una o ambas pistas de circulación, señalizada respectivamente pero sin elementos separadores (Ministerio de vivienda y urbanismo, 2009).

Ciclopista:

Calzada que se encuentra físicamente segregada del tránsito vehicular y motorizada mediante bandejones o separadores las cuales contienen una o más pistas con uno ambos sentidos para la circulación exclusiva de la bicicleta (Ministerio de vivienda y urbanismo, 2009).

Lugar o espacio exclusivo para ciclistas separado de la carretera u autopista para que puedan trasladarse libremente sin inconvenientes por los vehículos motorizados para el relajamiento y uso del tiempo libre (Cohen , 2014).

Ciclorruta:

Es el conjunto de ciclovías o ciclobandas que permiten al ciclista trasladarse de un lugar a otro hasta el destino deseado con un alto margen de seguridad y confiabilidad (Lanfranco, 2003).

Es un medio de movilización de forma segura, agradable y rápida usada por los ciclistas, su sistema llama a la masiva participación por los beneficios que posee el utilizar este medio para trasladarse de un lugar a otro (Echeverry, 2012).

Cicloturismo:

Es una manera de realizar turismo en bicicleta por medio de las ciclovías, sin preocupaciones del tiempo, duración o competencias, pues el único fin es disfrutar del pedaleo con amigos (Roberts, 2010).

Ciclovía:

Tramo o vía independiente de la autopista o carretera con elementos separadores y señalización que indica su uso exclusivo para bicicletas (CROW, 2011).

Las ciclovías son parte importante para realizar un turismo saludable; son construidas para satisfacer las necesidades del ciclista según sea su requerimiento dejando la cotidianidad de lado por una opción de ocio y recreación en el medio ambiente (Gomes Cásseres, 2003).

Comunidad receptora:

Es la población que se encuentra en donde se desarrollan las actividades turísticas, quienes viven de forma permanente y son parte de quienes se encargan del recibimiento de los turistas (Hernández, 2013).

Demanda turística:

Es la cantidad de turistas que hay o hubo en un destino dado, el cual se lo mide por los bienes y servicios adquiridos además de otras variaciones que permitirán una aproximación real de la demanda (Boullon, 2006).

La demanda turística se ve motivada y movilizada por factores económicos promocionados en el mercado turístico, siendo un objetivo principal la afluencia de masas mediante llamativas ofertas a los turistas (Gómez Martín & López Palomeque, 2010).

Infraestructura:

La infraestructura es un rol primordial en el crecimiento y desarrollo social y económico de un territorio haciéndolo accesible interna y externamente, conectando a sus habitantes con el entorno además de proporcionar servicios fundamentales para la producción y para mejorar la calidad de vida de las personas (Cipoletta Tomassian, Pérez Salas, & Sánchez, 2010).

Potencialidad turística:

La potencialidad turística se mide por el nivel de accesibilidad que tiene un lugar determinado, los atractivos turísticos, los servicios básicos que son parte de la infraestructura y la oferta de alojamientos, restauración, entretenimiento entre otros (López Olivares, 2005).

Es el conjunto de los recursos de una región o país para la comodidad y confortabilidad del turista en su arribo, mediante el cual se puede planificar y realizar itinerarios debido a la planta turística y el equipamiento con que cuenta el lugar (Molgares Guerrero & Collado Espejo, 2011).

Producto turístico:

Son aquellos bienes y servicios tangibles e intangibles destinados para

ser consumidos por un determinado grupo de turistas (Organización Mundial del Turismo OMT, 2007).

Está formado por el conjunto de prestaciones materiales e inmateriales necesarios para satisfacer y llenar las expectativas de los turistas mediante un precio establecido en el mercado para ser consumido (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro, 2014).

Rutas turísticas:

Es el trayecto o itinerario a seguir, establecidas por una comunidad o propias de una determinada área geográfica que permite la interacción y el conocimiento de diferentes culturas y atractivos motivando al desplazamiento de sus recorridos y la utilización de los servicios que se encuentran en los mismos (Calispa, 2010).

Itinerario de los diferentes lugares a visitar, pueden ser tangibles o intangibles y que integran infraestructura, restauración, actividades de esparcimiento entre otros (Mera, 2014).

Servicios turísticos:

Se trata de varias acciones contratadas por una persona con la finalidad de satisfacer sus propias necesidades realizando actividades de recreación y turismo (Cabarcos Novás, 2006).

Son todas aquellas necesidades que presenta el turista, las cuales están vinculadas desde el desplazamiento fuera de su residencia habitual por cualquier motivo que no sea laboral, con el fin de satisfacer la demanda presente y futura (Ruano Pavón & Sánchez Casimiro, 2014).

Turismo saludable:

Es la oferta de varios servicios que tiene como principal fuente el agua, siendo un revitalizador que permite dejar el estrés de lado al turista, y tiene una

mayor preocupación por la conservación del medio ambiente y la naturaleza (SCP, 2014).

Se trata de un conjunto de actividades para mejorar la salud y la animación personal, la cual se complementa estando en contacto con la naturaleza, la infraestructura y las instalaciones, quienes buscan un momento ameno dejando la rutina y cotidianidad de lado (Diputación Provincial de Albacete, 2015).

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Diseño de Investigación

En el presente trabajo se utilizó la investigación con enfoque mixto, porque se reúne información cualitativa necesaria que permite el desarrollo de los capítulos, fundamentando la importancia y relevancia del buen uso de las ciclovías como potencial turístico; y es cuantitativa porque se realizaron encuestas a los ciclistas transeúntes en la Ruta de Puerto Azul, en donde se

analizó los resultados y se complementó con una entrevista al presidente del club “Ciclistas sin fronteras”.

3.2 Tipos de Investigación

3.2.1 Bibliográfica: Consulta de información recabada de libros, revistas, periódicos y páginas web sobre los antecedentes de las ciclovías, la situación actual de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul y demás informes que evidencien y sustenten el trabajo de investigación.

3.2.2 De Campo: Mediante la observación e interacción con los ciclistas y peatones que evidencien los incidentes, se procesa la información y se analiza los acontecimientos suscitados en la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul que es donde se presenta el problema.

3.2.3 Descriptiva: Se detallan los eventos y sucesos que predispone la elección del problema, describiendo cada uno de los inconvenientes que originan el problema investigado, que se detectaron en la investigación de la ciclovía de Puerto Azul.

3.2.4 Analítica: La ciclovía de la Ruta de Puerto Azul presenta un gran potencial turístico por los recursos y atractivos que se encuentran durante el recorrido, pero las imprudencias y la falta de educación vial por parte de los conductores y peatones ocasiona que no se valore para la ejecución del cicloturismo.

3.3 Métodos de Investigación

La investigación es científica porque da nuevos aportes a la sociedad evaluando el uso de la ciclovía, en el que se adquieren nuevos conocimientos y se muestra el problema latente que existe en las bicirrutas, por lo que se plantea una solución mostrando la utilidad y los beneficios de practicar el turismo a través de un medio de movilización ecológico; siendo este el caso, entonces se requiere la utilización de métodos teóricos y empíricos que

ayudaron al proceso investigativo.

3.3.1 De nivel teórico:

Método histórico – lógico.- Se explica de manera cronológica la historia de la ciclovía, cuando fueron construidas, con qué fin fueron implementadas y como son usadas hasta la actualidad, según los datos otorgados por diferentes autores en cuanto el tema u objeto a investigar.

Método analítico - sintético.- Mediante el análisis de cada uno de los factores que influyen en el incorrecto uso de las ciclovías y su interacción con el uso turístico, se permite en la investigación comprender la situación que se presenta, por lo que corresponde realizar luego la respectiva síntesis de los resultados obtenidos, evidenciándose su diagnóstico en la propuesta.

Método inducción – deducción.- Evaluando cada uno de los factores que intervienen en forma general en el uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, lo cual se evidencia en la entrevista realizada al presidente del Club “Ciclistas sin fronteras” en la que de manera abierta se realiza la inducción del beneficio de crear rutas turísticas en estas vías públicas y con los resultados explicar de manera deductiva los beneficios del buen uso de la vía exclusiva de los amantes de la bicicleta, y proyectar a las demás del país.

3.3.2 De nivel empírico:

La observación: Visitando el lugar para determinar los problemas que se presentan en la ciclovía y cuál es su situación actual, siendo utilizado el método de observación directa y realizando una recolección de información de manera empírica a los ciclistas y peatones que transitaban la Ruta de Puerto Azul para constatar las contrariedades observadas, evidenciando la necesidad de realizar la investigación.

La encuesta.- Para recabar datos específicos, más concretos y veraces, sobre las opiniones generalizadas de los ciclistas, según las preferencias o criterios de acuerdo al sector a analizar e identificando las diferentes variables que intervienen dentro de una problemática.

La entrevista.- Para constatar los problemas que se dan en las ciclovías de acuerdo al criterio de los dirigentes de este deporte o práctica recreativa, ya que estas personas tienen mejor dominio de la información, la cual recopilan de manera más directa a través de los socios de los clubes de ciclismo, quienes conocen las necesidades de estos grupos de ciclistas que transitan por la Ruta de Puerto Azul.

3.4 Técnicas y Herramientas

Observación: Mediante la herramienta de la ficha de observación directa, se aplica esta técnica; la cual permite describir todos los aspectos observados en la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, en un lapso de 4 horas, el 25 de Octubre del 2014, de esta manera se pudo detallar lo apreciado por el investigador y registrar los comentarios del criterio empírico en un resumen, en el que se explica todos los acontecimientos suscitados sobre el uso de la ciclovía en observaciones de análisis preliminares.

Encuesta: La técnica a utilizar en el presente trabajo de investigación es la encuesta dirigida a una población definida de ciclistas que transitan por la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, que permite determinar situaciones particulares de acuerdo a los resultados que se buscan conseguir; siendo la herramienta el cuestionario que contiene un banco de preguntas estandarizadas, cerradas, de opciones múltiples, politómicas, aplicando la escala de Likert y realizada a los encuestados de forma directa.

Entrevista: En la presente investigación se realizó la entrevista al señor Ronald Game, presidente del club “Ciclistas sin fronteras” para evaluar su opinión con respecto al uso de la ciclovía. Con la herramienta del banco de preguntas estandarizadas, directas, individuales y abiertas debido a que se requiere del entrevistado su opinión y criterio en cada una de las interrogantes, y para realizarla se acudirá a las oficinas del club de ciclistas.

3.5 Población y Muestra

En la presente investigación se tomó en cuenta la población de ciclistas, como universo a investigar, que utilizan las ciclovías, principalmente los que eligen usar la Ruta de Puerto Azul; considerando el número de ciclistas inscritos como socios de clubes de la localidad, a los que se les solicitó dicha información, proporcionaron los siguientes datos:

Ciclistas sin fronteras: 60 ciclistas. (Game, 2015)

Monobikers Guayas: 100 ciclistas. (Calderón & Arias, 2015)

Ciclistas de la calle: 80 ciclistas. (Martillo, 2015)

Con la información recabada se realizó una muestra para determinar el número de encuestados como buen uso práctico de aplicación estadístico, debido a que no se requiere censar a toda la población por lo difícil al momento de encontrar a todos los ciclistas por las diferentes actividades y por la facilidad de utilizar este método estadístico que nos permite proyectar con una muestra un criterio más generalizado de las opiniones requeridas.

Por lo tanto se requiere, aplicar la fórmula finita y asumiendo como error de muestreo el 5% por inferir o extraer resultados de una pequeña población, asumiendo la conclusión por la población total, y un 95% de fiabilidad por los resultados de la investigación, ya que estos son extrapolados a la totalidad del sector ciclístico.

3.5.1 Simbología:

n = Tamaño de la muestra

N = Población total o universo (240)

Z = Porcentaje de fiabilidad del 95% (1,96)

P = Probabilidad de ocurrencia (0,5)

Q = Probabilidad de no ocurrencia (0,5)

E = Error de muestreo del 5% (0,05)

3.5.2 Fórmula

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2 (N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 * 0,5 * 0,5 * 240}{(0,05)^2 (240 - 1) + (1,96)^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{3,8416 * 60}{0,5975 + 0,9604}$$

$$n = \frac{230,496}{1,5579}$$

n= 147 ciclistas a encuestar.

CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Análisis del Registro de Observación

Se evaluaron las características que presenta la ciclo vía de la Ruta de Puerto Azul mediante la ficha de observación directa.

Infraestructura

Ilustración 1 Vía destinada al ciclista



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Estado: La ciclovía se encuentra en buen estado y no contiene baches, pero presenta residuos de los deslizamientos de lastrado, que se encuentran a los costados, obstaculizando el tránsito del ciclista.

Tipo de pista: La ciclopista de la Ruta de Puerto Azul hasta Puerto Hondo es de pavimento asfáltico lo que permite una segura movilización debido a que el asfalto no se deteriora con facilidad, mientras que desde Puerto Hondo hasta Cerecita es de hormigón por lo que puede presentar un rápido desgaste debido a que no es tan resistente.

Longitud y Ancho: La ciclovía tiene una extensión de 57 km. Comprendiendo Puerto Azul – Chongón – Cerecita – Progreso. Además mide 3 metros de ancho siendo de doble sentido, lo cual comprende una distribución de 1.5 metro para cada paso.

Primeros auxilios: No existen centros de salud cercanos o aledaños a la ciclovía y/o stands destinados a prestar sus servicios en algún accidente o eventualidad, mientras el ciclista se traslada por la bicirruta, lo que no facilita el socorrer y ayudar a la ciudadanía en el caso que sea necesario.

Paraderos: Durante el trayecto de la ciclovía desde la Ruta de Puerto Azul hasta el término de la misma, no se brindan facilidades al ciclista para descansar y disfrutar del panorama, debido a la nula implementación de paraderos destinados para quienes ejercen actividades ciclísticas.

Ilustración 2 Señalética en banda



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Señalización: La ciclovía no cuenta con la señalética necesaria que indique en donde empieza la vía de los ciclistas, orientando a los mismos en su uso, ni presenta indicadores que prohíban de manera visual por medio de una señalización que el peatón no puede transitar por la ciclovía.

Seguridad

Ilustración 3 Ciclovía - Ruta de Puerto Azul



Fuente: Ficha de observación directa

Elaborado: Anabel Monserrate Gayas

Imprudencia de los conductores: Los motorizados no respetan la ley del uso de la ciclovía, siendo exclusiva para ciclistas, pero hacen uso de esta para transitar de manera rápida evitando el tráfico y la congestión, además ciertos conductores de camiones y automóviles aún se movilizan en la bicirruta obstaculizando el paso libre a la bicicleta.

Agentes de tránsito en la ciclovía: Existen tres agentes de tránsito destinados al control de la ciclovía, los mismos que circulan en bicicleta respectivamente y vigilan la vía desde Puerto Azul hasta Cerecita, sin embargo no se encuentran perennemente, por lo que no son visibles debido al gran trayecto de extensión que cuidan, lo que ocasiona que peatones y motorizados incumplan las leyes establecidas y no permitan brindar seguridad al ciclista por los impedimentos dados.

Ilustración 4 Vía exclusiva para el ciclista



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Peatones en la ciclovía: Lamentablemente ciertos peatones no entienden ni respetan que la ciclovía es solo para quienes manejan una bicicleta, por lo que las personas se movilizan en compañía de sus hijos, familiares y amigos, ocupando todo el espacio y obligando al ciclista a frenar de manera abrupta para evitar accidentes porque tiene limitado el paso debido a los transeúntes.

Servicios complementarios

Es nula la oferta de servicios para ciclistas, pues no existen emprendimientos que se dediquen a la venta de botellas de agua durante el recorrido, siendo este de vital importancia en la ejecución del ciclismo, además no se encuentran lugares que presten asistencia al ciclista en algún percance con su medio de movilización, es decir al presentar algún incidente la bicicleta. Tampoco existen estacionamientos para bicicletas por lo que el ciclista no puede acercarse a un destino sin dejar de lado y a salvo su bicicleta, por lo que debe de llevar consigo cadena u otro objeto que le permita salvaguardar su vehículo asegurándolo.

Oferta y Servicios

Entre las opciones llamativas que se pueden promocionar dentro de la ruta turística, existen Costalmar Shopping y Chongón:

Ilustración 5 Costalmar Shopping



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Centro comercial, siendo la primera parada de la ruta turística en el que pueden hacer compras, disfrutar de los manjares que se ofrecen, entre otros; Costalmar posee una gama de locales abiertos para recibir a todos los que prefieren ir de compras y disfrutar de los servicios gastronómicos en familia o amigos.

Chongón

Existe una gama de alternativas gastronómicas en donde el ciclista puede disfrutar y degustar de los diferentes platos de acuerdo a la necesidad requerida y preferencia.

Atractivos turísticos

Indudablemente goza de varios atractivos turísticos que la hacen llamativa para quienes la utilizan con fines recreativos o turísticos, tales son:

Ilustración 6 Cerro Blanco



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

1) El bosque protector Cerro Blanco es uno de los sitios naturales destinado a la conservación de la biodiversidad, siendo un lugar para realizar ecoturismo en el que podrán observar y conocer sobre la flora y fauna del lugar, recomendado para aquellos que aman la naturaleza y desean estar rodeado de su belleza.

Ilustración 7 Puerto Hondo



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

2) Puerto Hondo es un balneario recreacional que satisface las necesidades de quienes buscan compartir y divertirse en familia, posee juegos acuáticos infantiles, un mirador que permite observar la naturaleza de los manglares de la reserva ecológica, además quienes desean refrescarse pueden hacerlo en las frescas aguas del estero salado.

Ilustración 8 Bosque protector Carolina Mishell



Fuente: Ficha de observación directa

Autora: Anabel Monserrate Gayas

3) El bosque protector Carolina Mishell es un sitio muy llamativo, en donde pueden adquirir o visualizar las diferentes plantas de acuerdo al gusto o preferencia de la persona, ofreciendo una opción novedosa como parte del cuidado del medio ambiente mediante la preservación de la flora.

Parque El Lago

4) Es una reserva natural que combina fabulosos paisajes, rodeado de la exuberante naturaleza y espacios verdes en los que su puede realizar picnic, además de algunas acuáticas, realizar recorridos de ecoturismo, atractivo al cual se puede acceder desde la ciclovía, como parte de las rutas turísticas ofrecidas.

Por lo que fácil se puede realizar cicloturismo debido al gran potencial turístico que presenta la ciclovía, acaparando a los amantes de la bicicleta en actividades no sólo deportivas sino que combinen diversión, recreación y turismo.

4.2 Análisis de la Entrevista

Las ciclovías desde su concepción y ubicación, en su mayoría no han obtenido un gran potencial para aportar aspectos positivos a los recorridos de los ciclistas alrededor de la ciudad de Guayaquil, causando que estas vías sean usadas con poca frecuencia y que las personas que se trasladan en bicicleta corran riesgos de accidentarse al momento de optar por transitar por las calles junto a los vehículos.

Los peatones obvian e irrespetan el poder de la ley en cuanto al espacio de la ciclo vía, dejando apertura al caos dentro de la ciudad ya que el desarrollo normal no se genera a su plenitud por los inconvenientes que se generan al abordar este medio de transporte de dos ruedas. La idealización y la planificación vial corresponden a un cúmulo de irregularidades por parte de las autoridades, los cuales son pocos enérgicos al momento de aplicar la ley.

Se considera por sentido común que la educación vial debe ser parte de la instrucción peatonal y que a los conductores de diversos automóviles se les debería potenciar el respeto a través de campañas de concienciación, que generen un aumento de sensibilización por parte de los ciudadanos. Con una ciudadanía educada se logran grandes avances como civilización, contribuyendo a una buena imagen al momento de realizar actividades turísticas.

La infraestructura de la ciclo vía de Puerto Azul posee lineamientos de seguridad específicos, aportando a que se genere el uso masivo por parte de los ciclistas que buscan combatir las enfermedades a través del deporte; obteniendo un gran potencial para la observación y la visita a los diferentes atractivos que contiene el recorrido desde su inicio hasta el final.

El diseñar rutas turísticas contribuye al desarrollo económico de los moradores que habitan en el sector, el cual mediante el crecimiento del uso de esta infraestructura, conjugada con los recursos turísticos; se obtienen recorridos al aire libre que logran una interacción entre el hombre y la naturaleza en todo su esplendor.

4.3 Análisis de las Encuestas

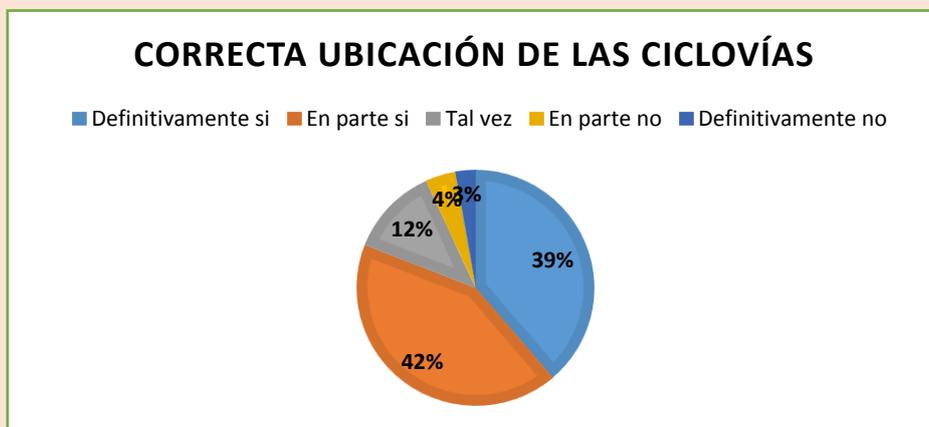
Pregunta 1.- ¿Las ciclovías se encuentran ubicadas correctamente?

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Definitivamente si	57	39%
En parte si	62	42%
Tal vez	18	12%
En parte no	6	4%
Definitivamente no	4	3%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 9 Correcta ubicación de las ciclovías



Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 1 Correcta ubicación de las ciclovías

Análisis: Se evidencia que el 39% de los ciclistas encuentra ubicada correctamente la ciclovía, debido a que está segregada físicamente, es decir no la comparten en la misma carretera, siendo este un punto positivo; sin embargo en su mayoría siendo el 42%, opinan que su ubicación es correcta en parte,

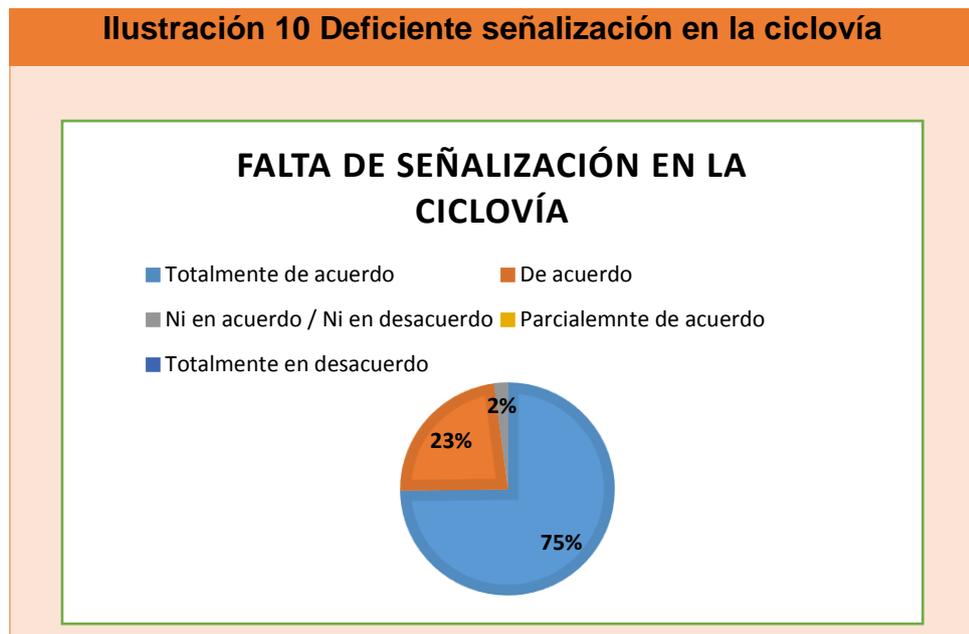
porque existen tramos en el que la ciclovía se pierde y se retoma al cruzar la calle, dado a esto los choferes no respetan el pare por lo tanto no se brinda la seguridad necesaria y se ofrece cierta incomodidad al sector ciclismo.

Pregunta 2.- ¿Hace falta señalización para las ciclovías?

T
 abla
 2
 Defi
 cient
 e
 seña
 lizac
 ión
 en la
 ciclo
 vía

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Totalmente de acuerdo	110	75%
De acuerdo	34	23%
Ni en acuerdo / Ni en desacuerdo	3	2%
Parcialmente de acuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul
Autora: Anabel Monserrate Gayas



Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Análisis: El 75% de los ciclistas opina que definitivamente le hace falta adecuar señalética para la ciclo vía, por lo que no existe letreros que indiquen en donde empieza la ciclo vía de la ruta de Puerto Azul, y los ciclistas que transitan por primera vez tal ruta no obtiene orientación por este medio, además es muy poca la señalización que se observa en el trayecto y no hay información adicional sobre el destino donde se encuentra pedaleando, siendo un servicio deficiente entregado a los que se dedican a pedalear por la bicirruta.

Pregunta 3.- ¿Los choferes y peatones respetan el uso exclusivo de las ciclo vías?

Tabla 3 Choferes y peatones respetan el uso exclusivo de los ciclistas

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Claro que si	10	7%
En parte si	16	11%
Tal vez	8	5%
En parte no	28	19%
Claro que no	85	58%
Total	147	100%

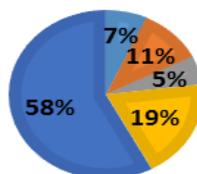
Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 11 Choferes y peatones respetan el uso exclusivo de los ciclistas

RESPETO AL USO EXCLUSIVO DE LAS CICLOVÍAS

■ Claro que si ■ En parte si ■ Tal vez ■ En parte no ■ Claro que no



Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Análisis: Existen inconvenientes en la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul por parte de choferes y peatones, y se presenta una inconformidad del 58%, por lo que los ciclistas no pueden pedalear con libertad debido a que los transeúntes utilizan la ciclovía como una vía de movilización y se trasladan en compañía de familiares y amigos, pudiendo suscitarse algún accidente, ya que estos ocupan los dos carriles de ida y vuelta, dejando sin espacio suficiente para que el biciclo circule, además los motorizados se trasladan por medio de las mismas vías evitando el tráfico lo que acarrea desconfianza entre los ciclistas.

Pregunta 4.- ¿Las ciclovías son un medio seguro para trasladarse?

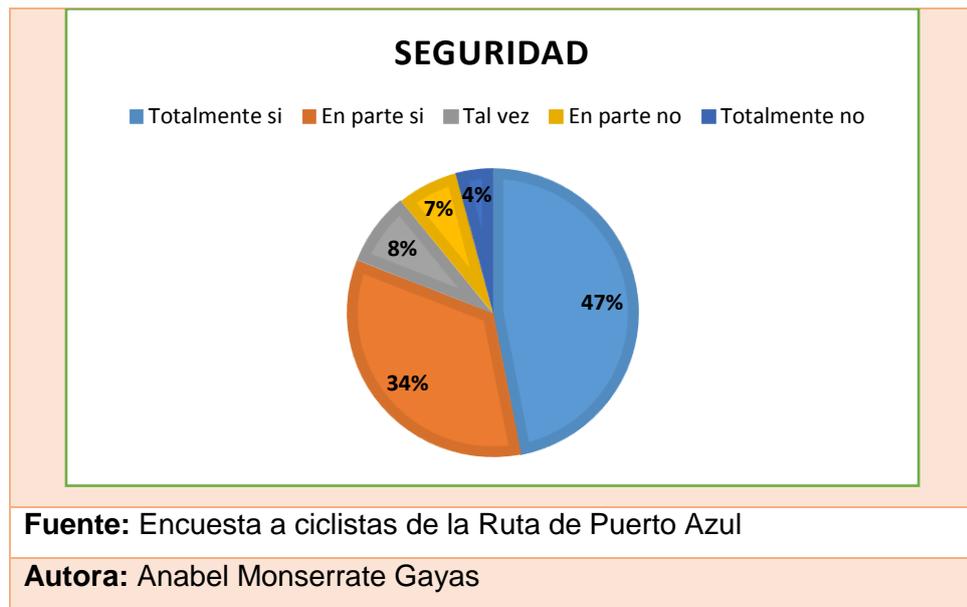
OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Totalmente si	69	47%
En parte si	50	34%
Tal vez	12	8%
En parte no	10	7%
Totalmente no	6	4%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 4 Seguridad al trasladarse en la ciclovía

Ilustración 12 Seguridad al trasladarse en la ciclovía



Análisis: El 47% de la población ciclística indicó que las ciclovías son una opción de movilización segura para quienes desean dirigirse a diferentes lugares siempre que se tomen las consideraciones necesarias; mientras que el 34% afirmó que son seguras en parte, debido a que si se respetara y acataran las leyes establecidas para el buen uso de las ciclovías, estas serían la mejor manera para trasladarse al trabajo, con fines recreativos y turísticos, fortaleciendo su uso masivo por la confianza emitida al pedalear por las bicirrutas.

Pregunta 5.- ¿La educación vial es indispensable para el buen uso de las ciclovías?

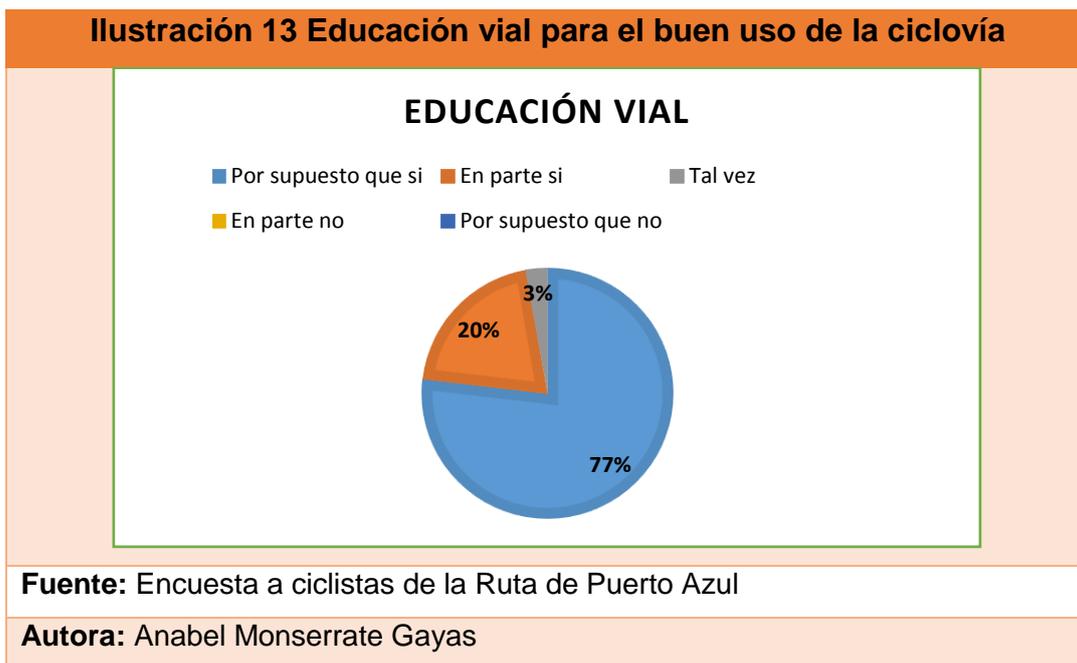
OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Por supuesto que si	113	77%
En parte si	30	20%
Tal vez	4	3%
En parte no	0	0%
Por supuesto que no	0	0%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 5 Educación vial para el buen uso de la ciclovía

Ilustración 13 Educación vial para el buen uso de la ciclovía



Análisis: Es muy notorio la necesidad ferviente de educación vial para que se eviten todos los inconvenientes que se suscitan en las ciclovías, por lo que el 77% de la población ciclista está de acuerdo de manera firme, siendo un gran paso que permite evitar accidentes por el respeto que se le debe a cada sector, conociendo cuales son las leyes y las multas en caso de infringirlas, sobre todo que se tome consciencia sobre el libre y exclusivo paso de los ciclistas y que se brinde seguridad y confianza al realizar la actividad en las bicirrutas.

Pregunta 6.- ¿Cree que hacen falta agentes de tránsito para las ciclovías?

Tabla 6 Necesidad de agentes de tránsito

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Totalmente si	107	73%
En parte si	28	19%
Tal vez	8	5%
En parte no	0	0%
Totalmente no	4	3%
Total	147	100%

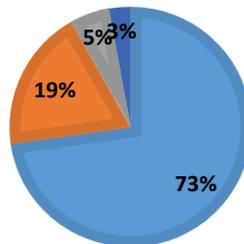
Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 14 Necesidad de agentes de tránsito

AGENTES DE TRÁNSITO PARA LAS CICLOVÍAS

■ Totalmente si ■ En parte si ■ Tal vez ■ En parte no ■ Totalmente no



Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

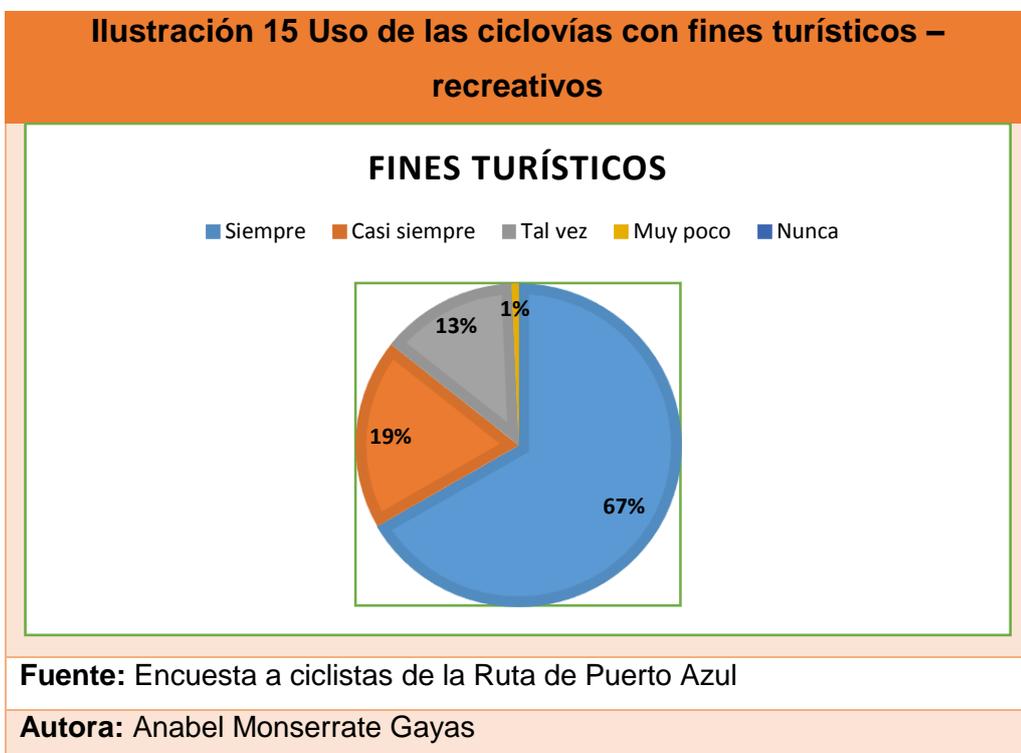
Análisis: El 73% de los ciclistas evidencia que es indispensable la presencia de agentes de tránsito para controlar que la ciclovía sea respetada y no sea usurpada por los peatones y los conductores que entregan una mala imagen, sin embargo la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul cuenta con 3 agentes encargados hasta la vía de Cerecita, debido a la extensión que cubren, estos no se encuentran de manera permanente y muchos al pedalear no los visualizan, por lo tanto es imprescindible que se encuentren en todo el trayecto para vigilar y citar a quienes no acatan ni respetan las bicirrutas siendo la ley con el poder de tomar medidas en caso que se requiera.

Pregunta 7.- ¿Considera que las ciclovías pueden ser usadas con fines turísticos y recreativos?

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Siempre	98	67%
Casi siempre	28	19%
Tal vez	20	13%
Muy poco	1	1%
Nunca	0	0%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul
Autora: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 7 Uso de las ciclovías con fines turísticos - recreativos



Análisis: La mayoría del sector ciclismo considera que la ciclovia posee un gran potencial turístico siendo este el 67%, por lo que no sólo puede ser usadas por motivos de deporte sino que también aquellos que aman la naturaleza y les encanta conocer nuevas culturas, también pueden realizar turismo y visitar cada atractivo del recorrido.

Pregunta 8.- ¿Si se implementara rutas turísticas para las ciclovías, realizaría turismo en bicicleta?

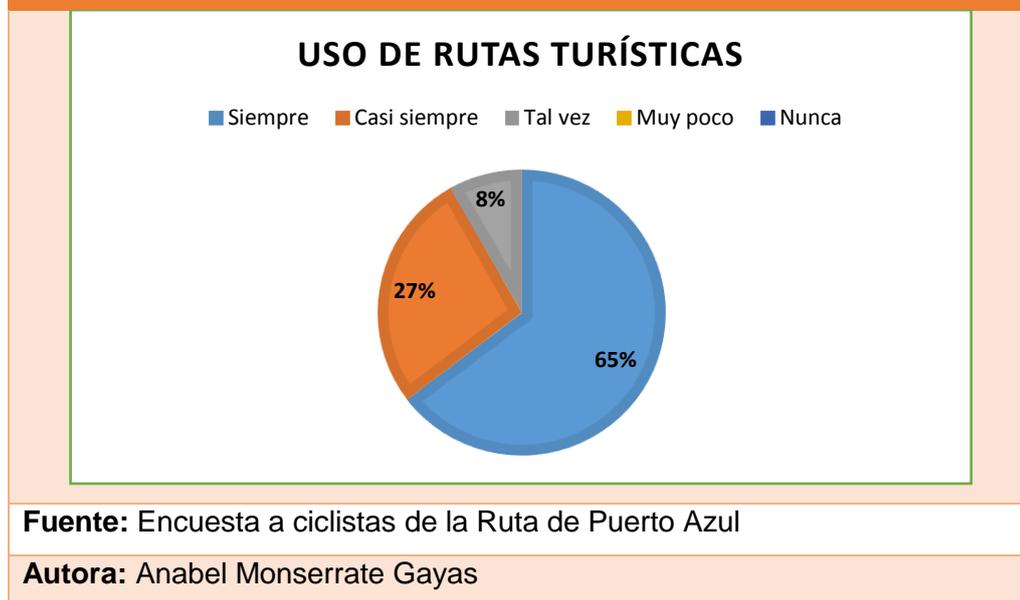
Tabla 8 Uso de la implementación de rutas turísticas

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Siempre	95	65%
Casi siempre	40	27%
Tal vez	12	8%
Muy poco	0	0%
Nunca	0	0%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 16 Uso de la implementación de rutas turísticas



Análisis: Se evidencia a gran escala el interés de rutas turísticas que conecten los atractivos mediante la ciclovia, por lo que el 65% de la población ciclista indicó sentirse motivado, en este caso por la ciclovia de Puerto Azul, siendo una necesidad que permite realizar turismo de manera novedosa y

ecológica, el cual tiene muchos beneficios, porque es una opción novedosa que permite dejar el estrés y la rutina de lado, alejarse del tráfico, realizar ejercicio de manera divertida y enriquecedora mediante el conocimiento y la gratificación al visitar los sitios turísticos.

Pregunta 9.- ¿Con la implementación de rutas turísticas se fortalecería el cicloturismo?

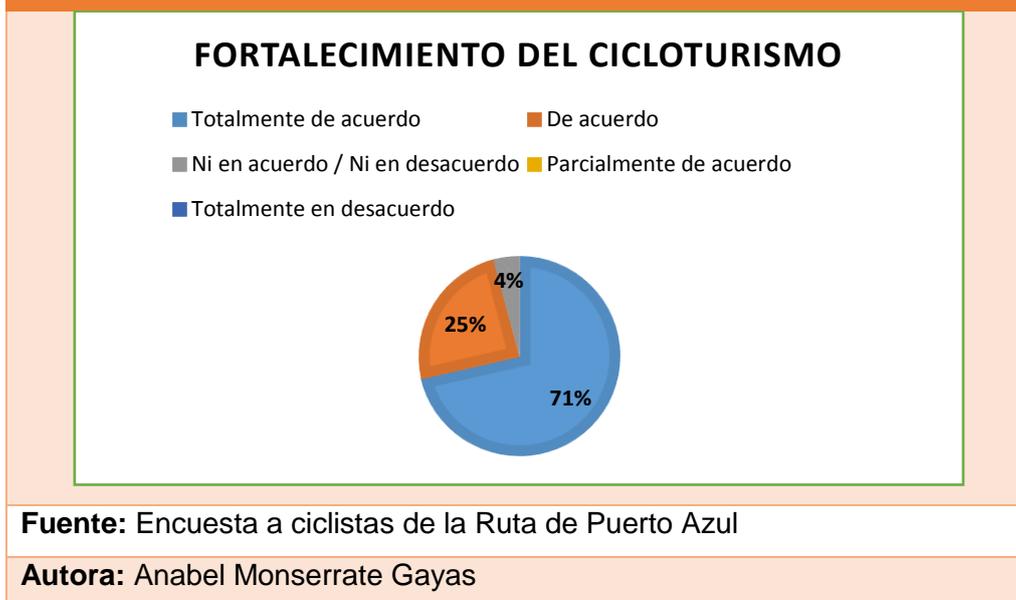
Tabla 9 Fortalecimiento del cicloturismo mediante la implementación de rutas turísticas

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Totalmente de acuerdo	105	71%
De acuerdo	36	25%
Ni en acuerdo / Ni en desacuerdo	6	4%
Parcialmente de acuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	147	100%

Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 17 Fortalecimiento del cicloturismo mediante la implementación de rutas turísticas



Análisis: El 71% de los encuestados está totalmente de acuerdo por lo que se evidencia una alternativa de turismo, debido a que con la existencia de trayectos o rutas que indiquen los puntos específicos de paradas y atractivos, los ciclistas realizarían el cicloturismo de manera continua, llamando la atención a los potenciales participantes para la práctica de actividades turísticas en la ciclovía.

Pregunta 10.- ¿Recomendaría visitar los diferentes atractivos mediante las rutas turísticas implementadas en las Ciclovías?

Tabla 10 Recomendación de las rutas turísticas en la ciclovía

OPCIONES	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA %
Totalmente si	113	77%
En parte si	26	18%
Tal vez	8	5%
En parte no	0	0%
Totalmente no	0	0%
Total	147	100%

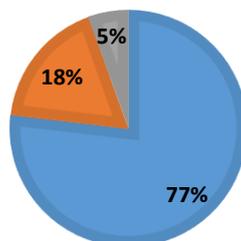
Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Ilustración 18 Recomendación de las rutas turísticas en la ciclovía

RECOMENDACIÓN DE LAS RUTAS TURÍSTICAS

■ Totalmente si ■ En parte si ■ Tal vez ■ En parte no ■ Totalmente no



Fuente: Encuesta a ciclistas de la Ruta de Puerto Azul

Autora: Anabel Monserrate Gayas

Análisis: El 77% de la población ciclista recomendaría el uso de las rutas turísticas en las ciclovías para que puedan visitar los atractivos y puedan conocer los sitios naturales y mixtos mediante la bicirruta de Puerto Azul, por lo que se obtendría publicidad de boca en boca, lo cual ayudaría para el reconocimiento de los servicios ofertados en las rutas mediante las experiencias satisfactorias de quienes las han practicado y han hecho uso de los mismos.

4.4 Triangulación de Resultados para Análisis

Tabla 11 Triangulación

TRIANGULACIÓN			
ÍTEMS	OBSERVACIÓN	ENTREVISTA	ENCUESTA

<p>OBJETO: EVALUACIÓN DEL USO DE LA CICLOVÍA DE LA RUTA DE PUERTO AZUL.</p>	<p>La ciclovia de la ruta de Puerto Azul presenta algunos inconvenientes por parte de los peatones y conductores, debido a que irrespetan el uso exclusivo ocasionando incomodidad en el ciclista que desea pedalear sin contratiempos, además le hace falta adecuaciones de señalética que orienten y guíen al ciclista mientras transita por la bicirruta, y advierta a la ciudadanía de que la ciclovia es sólo para el uso de bicicleta. Sin embargo la ciclovia se encuentra segregada físicamente lo cual es positivo pero los incidentes continúan por las imprudencias. Pero las leyes son el primer punto para delimitar los espacios de acuerdo al sector o usuario, por lo que son creadas para el respeto hacia los ciudadanos y sobre todo hacia uso exclusivo de ciclistas, de tal manera brindar seguridad y confianza al transitar por las mismas.</p>	<p>La planificación de la ciclovia de Puerto Azul definitivamente fue bien realizada porque está hecha de concreto lo que no permite que se deteriore con el clima, además está segregada y no es compartida con los automóviles, sin embargo a partir de Puerto Hondo posee otro material, en cuanto a las imprudencias de peatones, pueden ser habitables pero la educación vial es indispensable para poder convivir en un mundo armónico y sean respetadas de acuerdo a cada sector y a cada función; la señalética no es suficiente por lo que hacen falta implementaciones de este tipo para mayor seguridad y sobretodo comodidad.</p>	<p>La ciclovia de la ruta de Puerto Azul se encuentra segregada, es decir, no está incluida en la misma carretera por lo tanto es un punto favorable, debido a que tienen libertad sin tener que estar pendiente de los conductores; pero existen algunos inconvenientes, la ciclovia no está implementada de manera corrida sin interrupciones por lo que el ciclista tiene que adaptarse a tales espacios compartidos, además es indispensable la educación vial para que las ciclovias sean utilizadas correctamente y prevenir cualquier tipo de accidentes por las imprudencias de quienes no son ciclistas. La falta de agentes de tránsito se evidencia en las infracciones cometidas, por lo que no se encuentran de manera permanente en un sólo lugar sino que circulan, ocasionando la poca participación en el buen de las bicirrutras.</p>
--	--	---	---

<p>CAMPO: RUTAS TURÍSTICAS</p>	<p>De acuerdo a las observaciones realizadas, la ciclovía presenta facilidades para implementar rutas turísticas, debido al gran potencial turístico que posee por sus recursos y los atractivos que se encuentran en el recorrido, habilitando el paso a la actividad del cicloturismo, tomando como referencia la accesibilidad de trasladarse a cada uno de ellos mediante una infraestructura en buen estado, sin embargo le hace falta servicios que brinden facilidades y comodidades al ciclista como el estacionamiento, vital para que puedan visitar cada lugar, emprendimientos para asistir en caso de algún incidente en la bicicleta entre otros.</p>	<p>Definitivamente la ciclovía puede ser usada con fines turísticos, sobre todo porque mediante el pedaleo de la bicicleta es cuando mejor se puede conocer un lugar debido a que tienen contacto directo con el entorno y pueden estacionarse para poder interactuar con las diferentes culturas, y con rutas turísticas mediante las mismas sería un gran paso para el fortalecimiento del cicloturismo, el cuál otorga varios beneficios como mejorar la calidad de vida de quienes practican la actividad, además no contamina el medio, no se utiliza combustible, ayuda a desestresarse y permite el aprendizaje sobre los distintos destinos que posee una ciudad.</p>	<p>Los actores directos en la ejecución del turismo indicaron que mediante la implementación de rutas turísticas se motivarían a realizar el cicloturismo siendo una actividad alternativa y novedosa, que conlleva beneficios, como el combate el sedentarismo, evitando cualquier enfermedad en un futuro, además se fomenta concienciación del cuidado al medio ambiente mediante un medio de movilización ecológico siendo esta la bicicleta, siendo utilizada para realizar turismo, por lo que se fortalecería el cicloturismo, debido a la gran cantidad de atractivos a los que se puede acceder con facilidad, mediante una vía en perfecto estado que permite trasladar al ciclista hasta General Villamil Playas para quienes gustan del pedaleo y buscan un día al aire libre con sol playa y arena.</p>
---	---	---	--

Elaborado: Anabel Monserrate Gayas

CAPÍTULO V

PROPUESTA

Diseño de rutas turísticas en la ciclovia desde la Ruta de Puerto Azul.

5.1 Introducción

La ciclovia de la Ruta de Puerto Azul posee escenarios y atractivos turísticos interesantes y muy llamativos, y estos pueden ser observados durante el trayecto al pedalear una bicicleta por la bicirruta; sin embargo no es usada correctamente desaprovechando y desvalorizando las actividades que se podrían realizar, fomentando e impulsando el cicloturismo como una modalidad de turismo.

De acuerdo a las investigaciones y la información adquirida en el presente trabajo, existe un grado alto de educación vial por lo que la ciclovia desde la Ruta de Puerto Azul no tiene gran afluencia y sólo es usada por motivos de deporte, apartando las diferentes funciones por las que podría ser utilizada. Por todos estos inconvenientes es necesaria la implementación de rutas turísticas mediante un circuito cicloturístico; el cual aportará a su uso correcto y a la fomentación masiva de la actividad, pues se pretende ofrecer todos los servicios necesarios para la ejecución del cicloturismo, tales como estacionamientos para que el ciclista no tenga inconveniente al visitar cada uno de los sitios naturales y culturales durante el recorrido, además se alquilará una bicicleta a quienes no la tienen por diferentes razones, de manera asequible para un uso continuo de las rutas turísticas.

La implementación de las rutas turísticas se la realizará de manera autónoma mediante un plan de negocio como empresa privada. Con su implementación se mejorará la calidad de vida de las personas que viven en

sectores alejados de turistas, pues podrán dar apertura a negocios conexos pero necesarios en la realización del cicloturismo, además se combatirá el sedentarismo combinando diversión, deporte y turismo sin afectar al medio ambiente y tomando consciencia el adecuado uso de conservación del lugar, siendo una alternativa ecológica atractiva, llamando la atención de futuros potenciales ciclistas en la actividad turística.

5.2 Justificación

Económica: La ciclo vía desde la Ruta de Puerto Azul posee recursos turísticos, los cuales permiten realizar variadas actividades como un día de recreación y diversión hasta una tarde de sol y playa, posibilitando la generación de empleos por medio de emprendimientos e incrementando la economía de las comunidades receptoras; además los participantes ahorran gran parte económica en cuanto a gasto de pasaje o gasolina por una entretenida actividad entre amigos o familiares.

Turística: Las rutas turísticas cuenta con puntos específicos que permitirán al turista ciclista el disfrute de atractivos como Cerro Blanco, Puerto Hondo, Parque El Lago, las hermosísimas playas del Ecuador entre otros; además es posible su uso adecuado porque se podrán mostrar los beneficios que conlleva el buen uso de la ciclo vía y en forma masiva.

Social: Con la implementación de rutas turísticas en las ciclo vías se mejora la calidad de vida de los pobladores contribuyendo al desarrollo del turismo y al crecimiento económico de las diferentes parroquias que se encuentran aisladas o han sido marginadas con la poca recepción de turistas que llegan a tales sectores, podrán aperturar negocios de alimentos, bebidas, insumos, souvenirs entre otros que benefician tanto a los ciudadanos como al sector ciclismo.

Mediante la práctica del uso de la bicicleta se realiza ejercicio dejando a un lado la rutina y la cotidianidad por un medio alternativo que puede cumplir varias funciones; y entre los privilegios de su uso este ayuda a mantener

nuestro territorio libre contaminación cuidando al medio ambiente de emanaciones tóxicas que lo deterioren; integrando y combinando el deporte y turismo en una sola actividad.

5.3 Objetivo General

Elaborar una propuesta sobre el diseño de rutas turísticas desde la ciclo vía de la Ruta de Puerto Azul hasta General Villamil Playas.

5.4 Objetivos específicos

- ❖ Elegir los recursos turísticos que se van a ofrecer para potenciar las rutas de la ciclo vía.
- ❖ Estructurar las rutas con actividades que se adecuen a las preferencias de los ciclistas.
- ❖ Fomentar el uso de las ciclo vías con fines recreativos y turísticos.
- ❖ Realizar la promoción de las rutas turísticas implementadas en la ciclo vía.
- ❖ Estructurar la empresa “Ciclistas al poder del turismo” como apoyo a las rutas diseñadas.

5.5 Contenido de la Propuesta

Resumen Ejecutivo

El proyecto consiste en diseñar e implementar rutas turísticas en la ciclo vía desde la Ruta de Puerto Azul hasta la vía de General Villamil Playas, además de ofrecer otros servicios de gran importancia para la realización de la actividad del cicloturismo, tales como alquiler de bicicletas de acuerdo al gusto y preferencia del ciclista, pues tendrá la opción de escoger según sus necesidades, servicio de estacionamiento en cada parada turística, servicio de

guianzas, con un valor extra ya que es opcional el asesoramiento de un guía en los recorridos.

Con este proyecto se busca mejorar la calidad de vida de las personas mediante una alternativa saludable de hacer turismo, tendiendo como beneficio combatir el sedentarismo, dejar la rutina y estrés de lado, compartir entre amigos y familiares, no deteriorar el medio ambiente y preservarlo por medio de un instrumento de movilización ecológico como es la bicicleta.

De acuerdo a las encuestas realizadas, los ciclistas que son los primeros protagonistas, mostraron gran interés por la oferta de servicios que se desea brindar en la empresa, y de tal manera desarrollar a futuro tales actividades, aprovechando el gran potencial turístico que presenta la ciclovía establecida en ese sector.

El segmento de mercado y nicho de ciclistas para potencializar las actividades de la empresa comprende de 18 a 65 años de edad entre hombres y mujeres, sin olvidar a la población, perteneciendo a los potenciales clientes, llamando el interés y motivación mediante atractivas ofertas y promociones, teniendo como objetivo fundamental, la entrega de un producto diferenciado, otorgando un servicio de calidad para la comodidad y satisfacción de los usuarios, de tal manera fidelizarlos en la adquisición de las actividades a realizar en la empresa, siendo su nombre comercial “Ciclistas al poder del turismo”.

5.6 Desarrollo de la Producción.

La principal actividad y el núcleo del proyecto es el diseño de rutas turísticas ubicadas desde la Ruta de Puerto Azul hasta la vía de General Villamil Playas para la práctica del cicloturismo aprovechando los recursos turísticos del lugar.

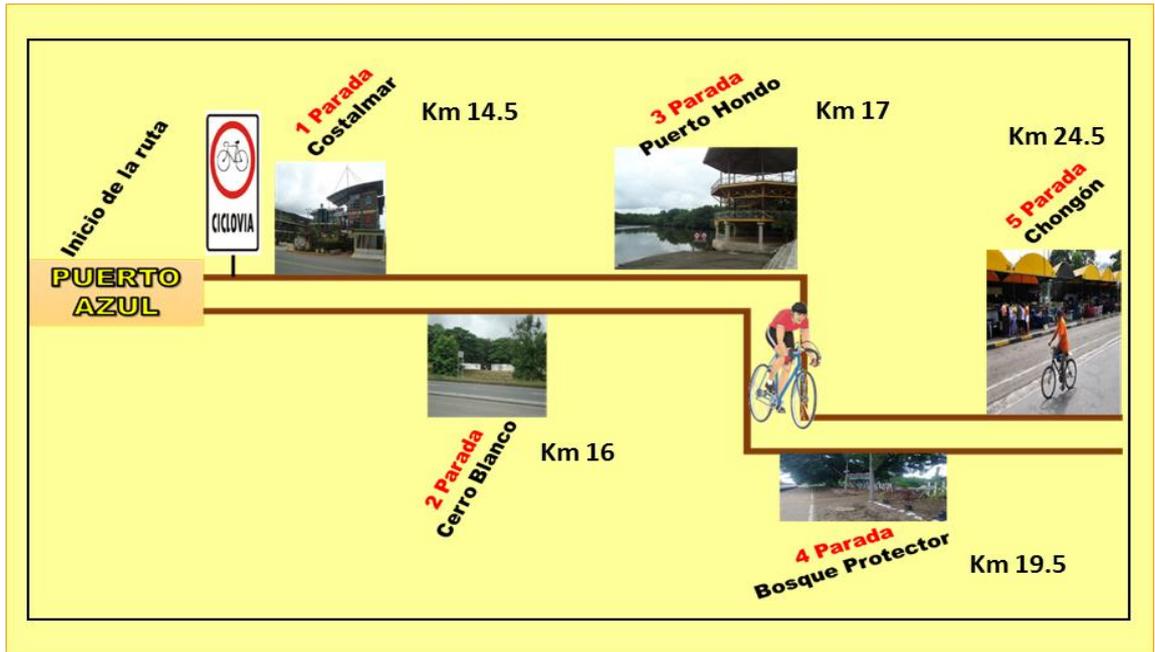
Diseño de Rutas Turísticas:

Se tomará la ciclovía desde la Ruta de Puerto Azul hasta General Villamil Playas creando rutas llamativas que conecten cada punto y cada atractivo para la práctica del cicloturismo, de esta manera las personas escogerán la ruta más accesible para ellos, y puedan disfrutar de maravillosos espacios originales y de aquellos en los que el hombre ha intervenido para la mejor acogida y diversión de los usuarios.

Ruta turística principiante:

La misma tiene como punto de partida a la urbanización Puerto Azul, y su primera parada es el centro comercial Costalmar, luego Cerro Blanco, siguiendo a Puerto Hondo, Bosque Protector y finalmente Chongón en donde podrán degustar de los platos ofrecidos como parte de la gastronomía; compuesto por 5 puntos que varían de acuerdo al escenario y que encantarán a quien practique el cicloturismo, además tendrán la facilidad de estacionar su bicicleta para que puedan acceder a cada uno de ellos.

Ilustración 19 Ruta turística principiante

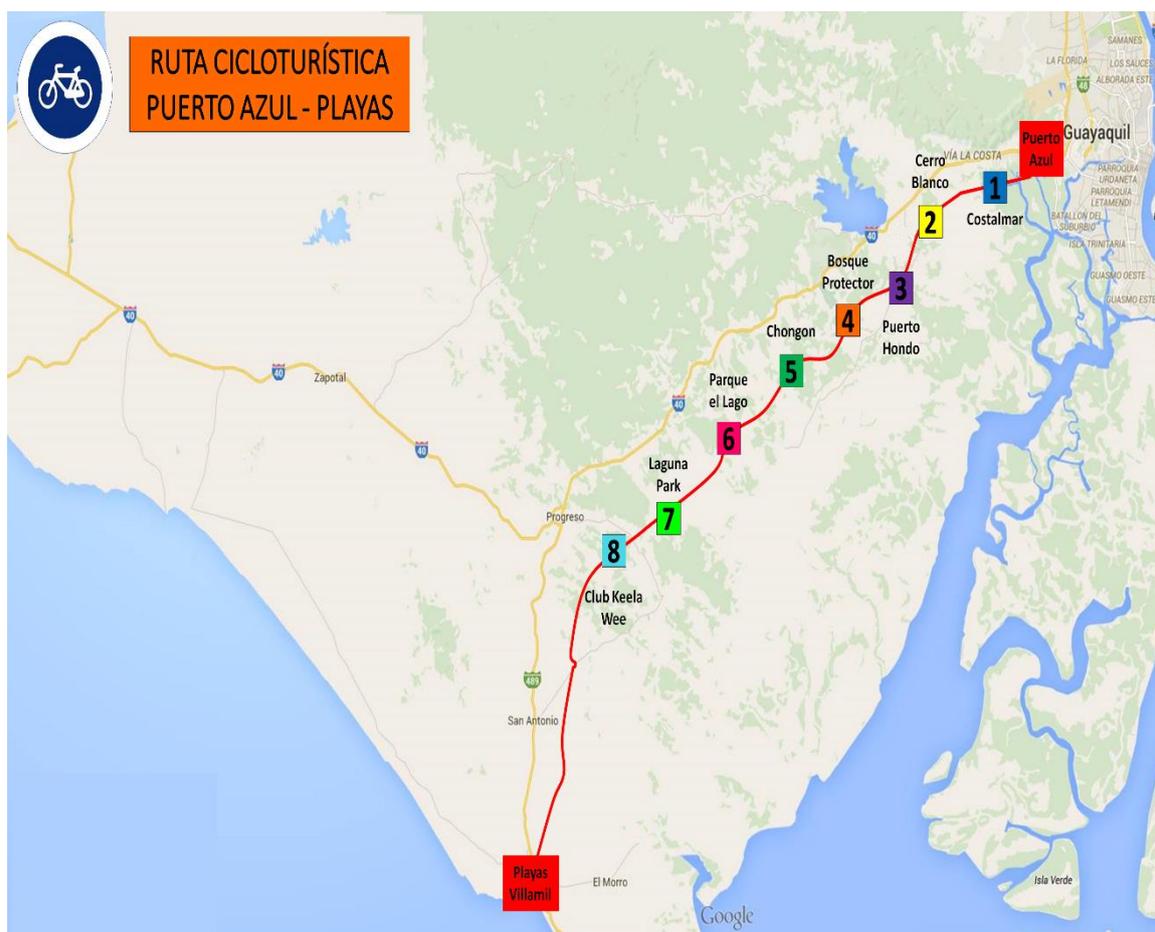


Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Ruta turística profesional:

Compuesta por 9 puntos específicos, tomando como referencia la ruta principiante pero se le añade Parque El Lago, Laguna Park, Club Keela Wee, siendo el último escenario Playas Villamil en donde tendrán contacto con el sol, playa y arena para aquellos que buscan una tarde frente al océano; en donde se garantiza una experiencia inolvidable y única al disfrutar las bellezas de la provincia del Guayas, accediendo a cada atractivo por medio de la ciclovía como una alternativa diferente y ecológica de realizar turismo.

Ilustración 20 Ruta turística profesional



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Para la promoción de las rutas turísticas es necesario ofrecer servicios anexados que permitan la acogida y el desarrollo en su práctica de manera satisfactoria, por lo que se creará la empresa “Ciclistas al poder del turismo”, la cual operará en la provincia del Guayas y la oficina estará situada en el sector de Puerto Azul, constará de dos guías especializados, un contador, una secretaria y demás integrantes trabajadores imprescindibles para la ejecución de las actividades y para entregar un servicio competente y de calidad.

Los servicios complementarios que se van a ofrecer para las rutas turísticas son los siguientes:

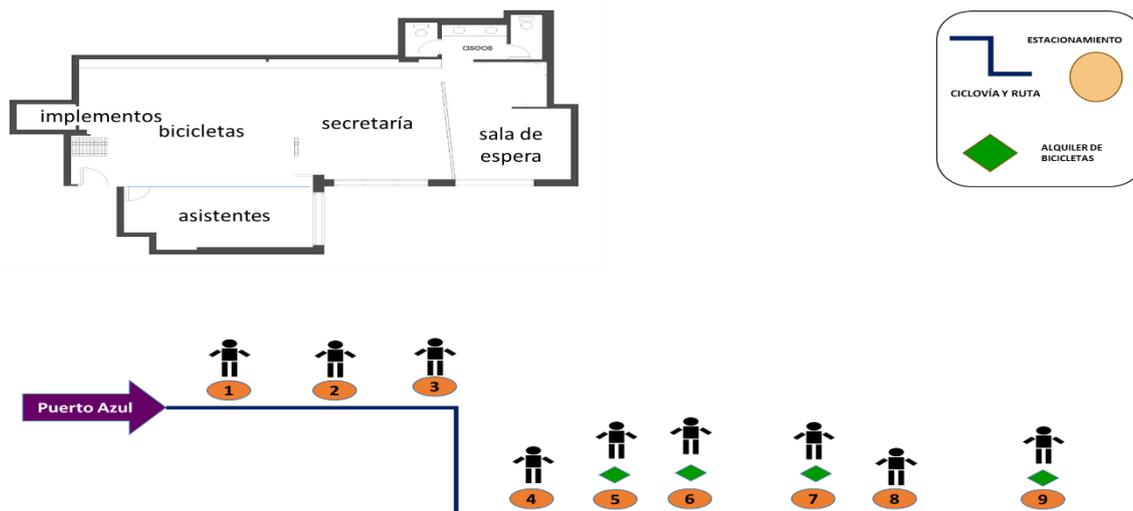
- Guianza especializada.

- Estacionamiento.
- Alquiler de bicicletas.

Entre otros servicios que se van a ofrecer, se consideran la venta de botellas con agua, soda, bebidas hidratantes, chocolates, galletas etc., para que el usuario pueda adquirir si lo desea y así estar preparado para el recorrido, además en los stands o servicios de estacionamiento como Cerro Blanco, Puerto Hondo, Parque el Lago, Laguna Park y General Villamil también podrán adquirir tales productos para su consumo.

También los asistentes encargados en los lugares de estacionamiento como Chongón, Parque el Lago, Laguna park y Playas Villamil, tendrán un stock de 7 bicicletas cada uno, para quienes no desean realizar las rutas sino sólo parte de ellas, de esta manera se benefician porque no precisan acercarse hasta el local de Puerto Azul para alquilar una bicicleta, sino que tendrán la facilidad de rentarla en cualquiera de estos puntos.

Ilustración 21 Estructura de la empresa



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Servicio de guía especializado:

Cada ciclista podrá contar con un guía en su recorrido el cual explicará cada atractivo dando una breve historia y datos relevantes para la nueva adquisición y conocimiento en la actividad del turismo, fortaleciendo el cuidado del medio ambiente y de los territorios para que no se altere ni perjudiquen los escenarios naturales y mixtos.

Servicio de estacionamiento:

Los ciclistas contarán con espacios en cada parada turística que se encuentre especificado en las rutas turísticas para que puedan dejar a salvo su medio de movilización y se sientan seguros para realizar las actividades que se den en cada escenario, con la finalidad de entregar un servicio completo para la satisfacción del cliente.

Este servicio se le otorgará mediante la muestra de la factura al personal que se encuentra en cada estacionamiento, para mayor seguridad y control de los espacios destinados a los clientes de la empresa “Ciclistas al poder del turismo”; el personal asignado para cada sección estará debidamente

uniformado con las camisetas de la empresa y su logo correspondiente, ubicados en los stand, y son de fácil reconocimiento porque estarán en una carpa con los soportes para el estacionamiento de las bicicletas.

Ilustración 22 Servicio de estacionamiento



Fuente: Afinco

Servicio de alquiler de bicicletas:

Cada potencial ciclista tendrá la oportunidad de acceder a una bicicleta de manera asequible según su economía y preferencia y de esta manera realizar turismo utilizando cada uno de los beneficios otorgados para fidelizar al cliente, mediante un servicio completo que brinda facilidades para la ejecución sin inconvenientes en bicis por medio de la ciclovía.

Entre los implementos a entregar con la bicicleta:

- **Casco de seguridad**, necesario para que el ciclista se sienta confiado.
- **Guantes**, para la comodidad de los usuarios.
- **Candado**, de tal manera el ciclista podrá asegurar su bicicleta en los lugares de estacionamiento, con la asesoría de los asistentes correspondientes en cada lugar.
- **Reflector de luz**, importante para quienes pedalean hasta el término del contrato, es decir 19:00, que es la hora límite a entregar la bicicleta con los respectivos complementos otorgados.

Ilustración 23 Implementos de seguridad



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Se contará con la opción de bicis de uso diario.

- Treking, perfecto para trayectos de larga distancia, por lo que encajan en las rutas ofertadas.

Ilustración 24 Bicicleta treking



Fuente: Ciudadano 0,0

Tendrá dos alternativas de bicicletas de ocio.

- Tándem, genial para aquellos que desean pedalear en compañía o con la persona amada, por lo que tendrán la oportunidad de hacerlo dos en una sola bicicleta.
- Bicicleta adaptada, magnífico para las personas con movilidad limitada, por lo que podrán gozar de los servicios ofrecidos en el corredor haciendo uso de las rutas turísticas, de tal manera acaparar a una gran población que pueden hacer uso de los servicios ofrecidos en la empresa “Ciclistas al poder del turismo”.

Ilustración 25 Bicicleta tándem y adaptada



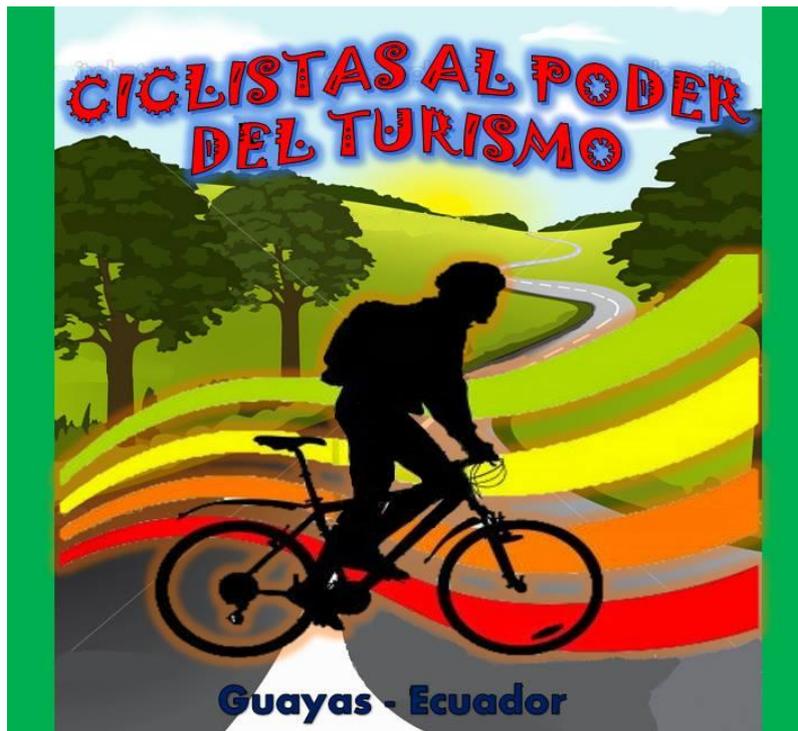
Fuente: Ciudadano 0,0

5.7 Información General de la Empresa

Nombre Comercial

La empresa tendrá como nombre “Ciclistas al poder del turismo”, creado por la cantidad de ciclistas que existen ansiosos de realizar cicloturismo; el personal tendrá el conocimiento del inventario de atractivos que conecta la cicloavía para realizar la tan esperada actividad turística en bicicleta.

Ilustración 26 Logotipo y marca legal de la empresa



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

El logo de la empresa transmite esa sensación de relax en donde el ciclista podrá interactuar con el entorno, maravillándose de la gama de colores que se encuentran en el trayecto por los diversos escenarios que enamoran y cautivan al usuario, permitiendo disfrutar el rose del aire al pedalear una bicicleta.

El nombre jurídico del ente es Yumi S.A. debido a que será una empresa privada autónoma con la aportación de ciertos accionistas que forman parte del ente pero muy diferente a la población o sociedad de la urbanización de Puerto Azul.

RUC

El RUC (Registro Único de Contribuyentes) es uno de los requisitos esenciales e importantes para ejercer cualquier actividad económica en el Ecuador por lo tanto se hará el trámite respectivo en el SRI (Servicio de Rentas Internas) encargado de dar este documento a los que están iniciando un negocio.

La numeración del registro estará compuesto por 13 dígitos y su estructura va a depender si es contribuyente como persona natural o jurídica; con el RUC la empresa “Ciclistas al poder del turismo” tiene la obligación de declarar los impuestos correspondientes a la actividad desarrollada.

Dirección, teléfonos y correo electrónico

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” se encontrará ubicado en Puerto Azul, a lado izquierdo de la ciclovía desde donde empieza la ruta para brindarles un servicio de calidad e invitar a los potenciales ciclistas que se atrevan a realizar turismo en bicicleta.

La empresa tendrá habilitados dos números telefónicos para reservación de bicicletas o para cualquier información que requieran, de esta manera estar en contacto con los clientes perennes y con los nuevos asesorándolos sobre las rutas turísticas que habrán al escoger esta opción novedosa.

La empresa contará con un correo electrónico el cuál será yumialturismo.7@gmail.com y por este medio dar a conocer las nuevas ofertas y nuevas implementaciones de rutas turísticas a los amantes de la bicicleta para que hagan uso de este servicio nuevo y ecológico.

Página Web

La empresa posee su propia página web en donde se informará sobre los diferentes servicios, precios y rutas que existen y que ofrece a todos los apasionados por el ciclismo; www.ciclistasalpoderdelturismo.ec es el sitio al que pueden acceder, además se responderá inquietudes o dudas de los

ciclistas y potenciales turistas en las actividades de la ente “Ciclistas al poder del turismo”.

5.8 Estructura Legal de la Empresa

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” estará constituida como sociedad anónima, además será una empresa a nivel privada con un accionista mayor y dos accionistas minoritarios.

5.9 Propietarios o Accionistas Principales

El ente tendrá como propietaria única a la señorita Anabel Monserrate, siendo la accionista mayor pero contará con dos accionistas minoritarios los cuáles serán la señora Anita Gayas y Grey Gayas, quienes podrán dar opiniones y criterios pero estos serán resueltos mediante reuniones establecidas.

Anabel Monserrate (propietaria) aportará \$23.000,00.

Anita Gayas (accionista) aportará \$18.270,41.

Grey Gayas (accionista) aportará \$ 18.270,41.

Además se pedirá financiación en el ente pública de CFN para el proyecto de la empresa.

5.10 Misión

Mediante el desarrollo de la implementación de rutas turísticas fomentar la participación masiva y permanente de los turistas con el buen uso de las ciclovías y sus rutas turísticas y de esta forma extenderse hasta el mercado internacional, valorizando y concienciando el cuidado del medio ambiente y a

los recursos naturales.

5.11 Visión

Somos una compañía organizada con un manejo consciente de los recursos que dinamiza el turismo responsable y de esta forma llegar a ser líder en el mercado provincial mediante un medio de movilización ecológico y que permite mantener de manera sostenible los lugares visitados sin alterar su entorno, aportando en la progresión económica de la población involucrada directa indirectamente.

5.12 Necesidades de Mercado que se busca Satisfacer

Actualmente existe una ciclovía incorporada desde la Ruta de Puerto Azul y mediante la misma se puede trasladar hasta Puerto Hondo, Chongón, a las magníficas playas entre otros; pero los ciclistas se sienten insatisfechos por los incidentes e inconvenientes que se han suscitados mientras disfrutan de su bicicleta por las bicirrutas. Es por esto la necesidad de implementar rutas turísticas con puntos específicos y que cuenten con los servicios necesarios e imprescindibles en la práctica del turismo, para fomentar su buen uso y que estas no sean usadas sólo como un medio de movilización sino que como un medio recreativo y turístico.

Entre las necesidades que se busca satisfacer esta el establecer servicios de estacionamientos en los atractivos turísticos y parques que se encuentran aledaños al lugar para que puedan visitar y relajarse con tranquilidad ya que su bicicleta está a salvo; además ofrecer bicicletas de alquiler para aquellos que no cuentan con una por motivos económicos o simplemente por inseguridad, a precio asequible para que disfruten de la naturaleza y del pedaleo ejerciendo el turismo en bicicleta.

5.13 Posicionamiento del Producto o Servicio

El servicio que se les proporcionará será de alta calidad e innovador porque no existen productos similares en la provincia del Guayas; basados en eso se cree que tendrá mucha acogida porque hay muchos ciclistas que están ansiosos de usar la ciclovía y sentirse seguros al hacerlo, practicando muchas actividades y realizando ciclopaseos entre amigos y familiares.

Además hay muchas personas que aman el pedaleo pero no cuentan con este instrumento, por lo que se alquilará bicicletas, siendo una nueva opción asequible para todos los ciudadanos y puedan usar este servicio turístico con todos los beneficios que se otorgan y el disfrute de los sitios naturales y lugares atractivos para el goce del ocio y el tiempo libre.

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” se preocupará por dar un servicio de primera con las mejores bicicletas y variadas de acuerdo a gusto de quien la escoge, además se ofrece un servicio de guianza para aquellos que desean y necesitan ser guiados explicándoles cada uno de los puntos para que se relacionen y obtengan conocimiento y diversión al mismo tiempo con la información necesaria y requerida para llegar a todos los alcances.

5.14 Análisis Interno y Externo de la Empresa

Tabla 12 FODA

MATRIZ FODA			
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
1.- Infraestructura de ciclovía segregada.	1.- No existe competidor que ofrezca tales servicios.	1.- No existe señalética en las ciclovías.	1.- Clima cambiante para una actividad al aire libre.

2.- Atractivos turísticos en los lugares aledaños.	2.- Gran afluencia de ciclistas en la ciudad.	2.- Imprudencia de motorizados para evitar el tránsito.	2.- Migración de la delincuencia en las rutas turísticas.
3.- Gran potencialidad turística.	3.- Incremento de potenciales cicloturistas.	3.- Ciclovías utilizadas por los peatones para caminatas o deportes.	3.- Falta de educación vial para un adecuado uso recreativo y turístico de las ciclovías.
4.- Facilidad de hacer rutas turísticas.	4.- Posible financiamiento de la CFN en el proyecto turístico.	4.- Ciclistas inconformes con el uso de las ciclovías.	4.- Pérdida de interés de los potenciales cicloturistas.
5.- Ciclistas interesados en la práctica del cicloturismo.	5.- Accesibilidad hasta la Ruta de Spondylus por las ciclovías.	5.- Poco reconocimiento de los atractivos turísticos que se encuentran en el trayecto.	5.- Uso de otros medios de transportación en las visitas de los atractivos turísticos.
6.- Conocimientos para elaborar el corredor cicloturístico.	6.- Posibilidad de incrementar los servicios turísticos al subir la demanda.	6.- Recursos limitados para el desarrollo de varias actividades turísticas.	6.- Posibles competencias en el mercado.
7.- Personal capacitado para ofrecer un servicio de calidad.	7.- Incentivo y difusión de la Gobernanza en el uso de un transporte ecológico para distintas actividades.	7.- No existen servicios de estacionamiento para los ciclistas en la práctica del turismo.	7.- Nula promoción de los atractivos turísticos mediante el uso de las ciclovías.

Elaborado por: Anabel Monserrate

5.15 Estrategias de FODA

Tabla 13 Estrategias

ESTRATEGIA FA	ESTRATEGIA FO	ESTRATEGIA DO	ESTRATEGIA DA
2.4.- Realizar el desarrollo de actividades recreativas diferenciadas en cada atractivo turístico que permita el aprovechamiento de los recursos para la motivación del turista.	1.3.- Promocionar la ciclovía de Puerto Azul para que todas estas personas que estén interesadas en realizar cicloturismo tengan la alternativa como opción principal.	1.7.- Por medio del desarrollo de las actividades el gobierno, coordinar con la municipalidad para la implementación de señaléticas y demás adecuaciones.	2.3.- Realizar campañas de concienciación para el buen uso de la ciclovía, además de invitar a que se den la oportunidad de realizar un turismo alternativo mediante el uso de la bicicleta.
4.7.- Promocionar los atractivos turísticos que se encuentran en la ciclovía diseñando rutas turísticas, con la finalidad de incrementar los clientes para la empresa.	3.4.- Aprovechar el potencial turístico y las facilidades que están dando la CFN para la implementación de proyectos.	5.7.- Aprovechar la accesibilidad a la ruta de Spondylus para el desarrollo de nuestra de cicloturismo por medio de implementación de servicios de estacionamientos en los atractivos.	4.2.- Coordinar con la policía nacional para el control y monitoreo constante, brindando seguridad al utilizar la ciclovía con fines turísticos.

<p>7.6.- Realizar capacitaciones constantes al personal y de esta forma mantener una diferenciación vs competencia.</p>	<p>5.6.- Aprovechar la motivación de los ciclistas mediante actividades turísticas para incrementar la cantidad de usuarios.</p>	<p>1.4.- Implementar rutas turísticas con alquiler de bicicletas con costos accesibles para el interés de los usuarios que se encuentran inconformes con el uso particular de las ciclovías.</p>	<p>7.5.- Desarrollar servicios de estacionamientos para bicicletas en los atractivos turísticos, motivando al uso de la bicicleta mediante el beneficio de poder estacionarla para visitar un lugar dado.</p>
---	--	--	---

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.16 Tamaño del Mercado y Tendencias

Mercado Total:

Las actividades ofrecidas en las rutas turísticas están dirigidas a jóvenes y adultos que amen estar al aire libre y deseen conocer los recursos turísticos promocionados; además quienes no tengan una bicicleta, por lo que se les dará la facilidad de alquilar para que puedan practicar el cicloturismo.

El nicho estará centrado en la provincia del Guayas, pero se ambiciona extenderse hasta las demás provincias del Ecuador, acaparando un mercado a nivel nacional, el cual se desarrollará conforme al crecimiento de la empresa, evidenciando rentabilidad y tendiendo las puertas abiertas sin obstáculos en el emprendimiento del negocio turístico.

Segmento de mercado

Geografía:

Las rutas turísticas tendrán lugar desde la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul hasta la vía de General Villamil Playas, siendo una actividad al aire libre para los amantes de la bicicleta por medio un instrumento ecológico y

saludable, dirigido al sector ciclismo y a los potenciales ciclistas de las provincias aledañas al sector.

Estilo de vida:

Aquellas personas que les gusta sentir la adrenalina, activas y están en contacto con la naturaleza; y al sector que desea dejar la rutina de lado y combatir el sedentarismo por medio de una actividad entretenida y divertida que le permita conocer los distintos atractivos mientras se moviliza por medio de las ciclovías en una llamativa y acogedora bicicleta.

Género: Masculino y femenino.

Edad: Entre 18 a 65 años.

Ocupación: Profesionales, estudiantes, empleadores y empleados.

5.17 Descripción de clientes existentes y potenciales.

Actualmente existen ciclistas de diferentes edades que se dedican a la práctica del deporte como una disciplina y otros que utilizan su bicicleta para movilizarse de un lugar a otro con fines recreativos, ocio, y turismo para conocer los recursos turísticos que tiene el Ecuador pues hacen recorridos dentro y fuera de la provincia del Guayas.

Este sector formaría parte de los clientes existentes porque su prioridad es realizar nuevas rutas turísticas de manera segura y que puedan contar con los servicios que se necesitan para las facilidades requeridas en estas actividades, además de convivir con la naturaleza e interactuar con nuevas culturas y conocer sobre los espacios que forman parte del territorio Ecuatoriano por medio de las ciclovías.

Los clientes potenciales estarán integrados por aquellos que desean participar en las diferentes actividades que se darán por medio del circuito cicloturístico; tomando en consideración a las personas que no cuentan con

una bicicleta y quisieran obtener una, pues se alquilará bicis aumentando la población de clientes interesados en realizar turismo de manera saludable y con los beneficios que otorga el uso continuo y permanente del mismo.

Tales clientes estarán consientes de la calidad del servicio y el precio pues este variará de acuerdo al bicis que escojan, sin mencionar que tendrán todos los implementos de seguridad necesarios para evitar correr riesgo, además podrán contar con un guía especializado para aquellos que gusten ser acompañados para la explicación de cada atractivo, también contarán con mapas donde les indiquen cada estación para que puedan parquear su bicicleta y cada punto de encuentro para cualquier información.

El clima será un factor importante por motivos de seguridad debido a lo resbaloso del pavimento y por la poca visión que tendrán con un lluvia torrencial, sin embargo existe otra cantidad de clientes apasionados al pedaleo que les gusta manejar su bicicleta sintiendo la brisa de una lluvia, pues admiran cada situación que se da por el simple hecho de convivir con el medio ambiente.

El éxito en los consumidores de las atractivas ofertas que se darán mediante este proyecto será la prioridad de conocer y relacionarse con actividades que se encuentran al aire libre como las áreas naturales que pueden ser visitadas y disfrutar de cada servicio además de adquirir un nuevo conocimiento sobre un nuevo atractivo.

5.18 Competencia

La competencia de forma indirecta es:

- **Club Ciclistas sin fronteras:** quienes ofrecen rutas de excursión en lugares alejados de la ciudad de Guayaquil, sin embargo son muy llamativas, centrándose en un ciclismo de montaña. Se reúnen los domingos en las afuera de MacDonalds Ceibos y luego realizan la ruta establecida por el presidente Sr. Ronald Game, usualmente no tiene costo alguno las rutas, sólo piden

como requisito asistir cada fin de semana y tener una bicicleta para pedalear.

- **Ciclistas de la calle:** siendo un club que pedalea en la urbe de la ciudad y fuera de la misma, ampliándose en rutas con el fin de disfrutar en cada entretenimiento.

Realizan rutas dentro y fuera de la provincia del Guayas, se reúnen los miércoles a las 19:00 horas en el Parque Guayaquil, pues realizan pedaleos nocturnos, la ruta o trayecto la escoge el dirigente del club Sr. Martillo Morán. Pertenecer al grupo no tiene costo alguno solamente ser participante perenne en el pedaleo.

- **Grupo Monobikers Guayas:** este grupo acoge a todos los que aman pedalear y asisten de forma perenne a cada ruta que escogen, su principal actividad es el ciclismo de montaña. No tiene día exacto de concentración, sin embargo son muy aventureros y disfrutan andar bicicleta en montañas o lugares que involucren la naturaleza, los coordinadores del grupo son Luis Calderón y German Arias.

5.19 Recursos a utilizar en la empresa

Para la apertura de la empresa “Ciclistas al poder del turismo” y poder desarrollar cada una de las actividades, se necesita equipos de oficina, equipo de computación, suministros, entregando un servicio completo, cálido y cómodo a los usuarios además de la satisfacción del personal interno al contar con todos los implementos necesarios para cada una de las operaciones.

Tabla 14 Detalle de los recursos informáticos anuales

Ítem	Detalle del Producto	Cantidad	Valor en \$	Total
Comunicación				
Base central	Una base telefónica IBM para contratación de PBX en CNT	1	\$ 130,00	\$ 130,00
Teléfonos				
Teléfono base	Marca Panasonic con identificador de llamadas, mensaje de voz y speaker	1	\$ 40,00	\$ 40,00
Localizadores				
Celulares	Plan para empresas, con teléfono incluido, 60 minutos	10	\$ 18,00	\$ 180,00
Fax				
Impresora	Impresora b/n, color, scanner, fax marca Canon	2	\$ 300,00	\$ 600,00
Computadoras				

PC	PC con 120 GB de almacenaje, memoria Ram 8 GB, marca Hp	2	\$ 590,00	\$ 1.180,00
Internet				
Servicio de Internet	Contrato anual con CNT, WiFi	12	\$ 30,00	\$ 360,00
TOTAL APROXIMADO			\$ 1.108,00	\$ 2.490,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 15 Detalle de recursos administrativos

Ítem	Detalle del Producto	Cantidad	Valor en \$	Total
Oficina				
Sillas	Movibles para la oficina	3	\$ 50,00	\$ 150,00
Escritorio	De oficina 1.20 x 1.20	1	\$ 140,00	\$ 140,00
Sillones	Para espera	2	\$ 70,00	\$ 140,00
Archivador	Para oficina	1	\$ 60,00	\$ 60,00
Varios	Uniformes	13	\$ 35,00	\$ 455,00
	Adecuación de oficina	1	\$ 2.100,00	\$ 2.100,00
Nevera	Mabe	1	\$ 710,00	\$ 710,00
Dispensador de agua		1	\$ 280,00	\$ 280,00
Stand de los estacionamientos				
Mesa	Plástico para los stands	9	\$ 80,00	\$ 720,00
Sillas	Plásticas para los stands	9	\$ 20,00	\$ 180,00
Carpas	De 4 puntas, 3 mts x 3 mts	9	\$ 60,00	\$ 540,00

TOTAL APROXIMADO				\$ 5.475,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 16 Detalle de suministros

Detalle del Producto	Cantidad	Valor en \$	Total
Oficina			
Resma de papel 75gms.	100	\$ 3,00	\$ 300,00
Bolígrafos, marcadores, resaltadores, correctores, lápiz, borrador	80	\$ 3,80	\$ 304,00
Grapadoras, sacagrapas, grapas, perforadora, clip	4	\$ 12,30	\$ 49,20
Pen drive 16Gb	2	\$ 15,00	\$ 30,00
Carpeta personalizada y de fichero	30	\$ 3,40	\$ 102,00
Cuadernos universitarios	22	\$ 1,20	\$ 26,40
Factureros y papelería contable	9	\$ 37,00	\$ 333,00
Tarjetas de presentación	400	\$ 0,80	\$ 320,00
Limpieza			
Escobas, trapeadores	2	\$ 3,60	\$ 7,20
Material de limpieza	2	\$ 7,84	\$ 15,68

Material de baño	3	\$ 14,90	\$ 44,70
Basureros	7	\$ 2,55	\$ 17,85
Fundas	70	\$ 2,20	\$ 154,00
Toallas	8	\$ 1,50	\$ 12,00
Varios			
Vasos plásticos	15	\$ 0,68	\$ 10,20
TOTAL APROXIMADO			\$ 1.726,23

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 17 Detalle del equipo a utilizar

Ítem	Detalle del Producto	Cantidad	Valor en \$	Total
Bicicletas				
Treking	Rueda de 700mm	30	\$ 820,00	\$ 24.600,00
	Rueda de 597mm	15	\$ 770,00	\$ 11.550,00
Tándem	Para 2 personas	10	\$ 930,00	\$ 9.300,00
Adaptada	Reclinable para personas con movilidad limitada	8	\$ 780,00	\$ 6.240,00
Implementos				
Casco	De seguridad, varios colores	70	\$ 21,00	\$ 1.470,00
Guantes	Medios de gel	70	\$ 29,00	\$ 2.030,00
Candado	De cable con combinación	68	\$ 40,00	\$ 2.720,00

Reflectores	Luces con alta iluminación	136	\$ 7,00	\$ 952,00
Estacionamiento				
Soporte de estacionamiento	Para bicicleta de 5 espacios	27	\$ 28,00	\$ 756,00
Varios				
Coolers	De 48Qt	5	\$ 115,00	\$ 575,00
Tomatodo	Plástico	500	\$ 1,00	\$ 500,00
TOTAL APROXIMADO				\$ 60.693,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.20 Licencias y Seguros

Para que la empresa “Ciclistas al poder del turismo” inicie sus actividades con normalidad y sin ningún inconveniente, es imprescindible tener al día los pagos de permisos y licencias; además asegurar los productos y de esta manera tener un respaldo de los bienes de la ente ante alguna eventualidad.

Tabla 18 Detalle de licencias

Permiso	Detalle de Actividad a Realizar	Cantidad	Sueldo / mes	Total
Computación	Microsoft (incluido en la adquisición de la mercadería)	2	\$ 75,00	\$ 150,00
Constitución de la compañía	Superintendencia de Cía.	1	\$ 450,00	\$ 450,00
Permiso de Bomberos	Cuerpo de Bomberos	1	\$ 65,00	\$ 65,00
Ministerio de Salud	Ministerio de Salud	1	\$ 80,00	\$ 80,00
Permiso de Funcionamiento	Municipio de Guayaquil	1	\$ 250,00	\$ 250,00
Patente Municipal	Municipio de Guayaquil	1	\$ 200,00	\$ 200,00
TOTAL APROXIMADO				\$ 1.195,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tabla 19 Detalle de seguros

Seguros	Detalle de Actividad a Realizar	Cantidad	Valor Anual	Total
Incendio	Para la respectiva revisión	1	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00
Accidentes	Accidentes laborales	1	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00
Seguro	Contra robos	1	\$ 3.000,00	\$ 3.000,00
TOTAL APROXIMADO				\$ 5.700,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.21 Capital de Trabajo

Es la medida de capacidad que tiene la empresa y que le permite continuar con el adecuado desarrollo de las actividades propias de la ente; convirtiéndose en el fondo económico utilizado para reinvertir logrando utilidades y manteniendo el desarrollo de las operaciones corrientes del negocio.

Tabla 20 Detalle del capital de trabajo

Ítem	Detalle del producto	Cantidad	Valor Mensual en \$	Total Anual
Servicios básicos	Consumo de agua	12	\$ 25,00	\$ 300,00
	Consumo de luz	12	\$ 80,00	\$ 960,00
	Consumo de teléfono	12	\$ 50,00	\$ 600,00
Alquiler	Oficina	12	\$ 350,00	\$ 4.200,00
Transporte	Movilidad	12	\$ 180,00	\$ 2.160,00
Salario	Sueldos y salarios	15	\$ 4.848,00	\$ 72.720,00

TOTAL APROXIMADO		\$ 5.533,00	\$ 80.940,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.22 Estrategia de Diferenciación

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” ofrecerá un servicio de primera, diferenciándose por la calidad del producto y por un personal altamente competente, esmerándose por cumplir cada una de las necesidades e inquietudes de los usuarios para que se sientan seguros, cómodos y conformes, dando ese plus extra para fidelizar al cliente y participe de manera activa y permanente en cada una de las actividades de la empresa.

Los clientes se acercarán a la oficina donde se les atenderá de manera personalizada y se les explicará de qué se tratan los servicios, cuales son las rutas turísticas implementadas, en donde se encuentran los lugares de estacionamiento para sus bicicletas, entre otros.

Aquellos que deseen un guía para sus recorridos, podrán solicitarlo, este estará debidamente capacitado y especializado, con los estudios requeridos para entregar un trabajo profesional y satisfactorio a los turistas dedicados al cicloturismo.

El circuito cicloturístico con sus complementos contará con todas las normas de calidad y seguridad ofreciendo al ciclista cada implemento necesario para la práctica, como el casco, elemento indispensable para la seguridad del ciclista, guantes, pomo de agua, reflectores o luces y el candado importante para mantener a salvo su bicicleta al momento de parquearla; de esta manera los turistas sentirán el confort y la confianza necesaria al percibir la calidad que se le da a cada uno, haciéndolos sentir primordiales.

Los precios establecidos serán fijos para turistas nacionales e internacionales, y variarán de acuerdo a la ruta escogida, al servicio extra y a la bicicleta alquilada, pues pueden rentarla conforme a sus gustos y preferencias,

dándole diferentes opciones al visitante para que puedan acoplarse acorde a sus bolsillos.

Se garantiza una experiencia única e inolvidable con el fin de que disfruten de cada prestación y destino, y conozcan las bellezas de los sitios naturales y mixtos que se encuentran en el trayecto y lleven una muy buena imagen de la empresa y así propagar los servicios mediante las vivencias de los ciclistas en el cicloturismo.

5.23 Plan de Marketing

5.23.1 Marketing Estratégico

Consumidor:

Los clientes existentes y potenciales son personas naturales y podrán reservar bicicletas, guía, ruta entre otros de manera telefónica y físicamente para ofrecer más comodidades y facilidades en adquirir los servicios prestados del circuito cicloturístico.

Tales clientes están acostumbrados a la actividad física de manera constante y otros de manera repentina de acuerdo a su tiempo libre, sin embargo valoran el ocio y el compartir entre amigos y familiares realizando turismo porque desean visitar los atractivos turísticos de forma ecológica y sin alterar el medio ambiente, aman sentir el aire y la brisa fresca mientras se divierten y conocen sobre las áreas naturales y las áreas mixtas contempladas al pedalear en las rutas establecidas mediante las ciclovías.

Los usuarios buscan tranquilidad por lo tanto acceden al uso de la ciclovía, además les gusta interactuar con la naturaleza y aprender sobre los puntos turísticos que existen en el Ecuador, por lo que se basará hasta General Villamil Playas, para que tenga como opción una tarde de sol, arena y mar y disgustar de los platos tradicionales que se encuentran en venta, acaparando un complemento casi total sobre los gustos, necesidades y preferencias de los ciclistas.

Posicionamiento del Producto:

Los servicios tendrán gran acogida por las variadas e innovadoras actividades que se ofrecen en el mercado, debido a que es la primera empresa con productos de esta índole en la provincia del Guayas, además con precios muy accesibles para los que estén interesados y de esta manera participen de forma masiva y se fidelice al cliente.

La calidad será primordial para el confort de los ciclistas, con un trabajo personalizado en cada área y con los implementos de seguridad de primera, por lo que el usuario se sentirá confiado, también se cubrirán las necesidades exigidas en la práctica del cicloturismo, para que los usuarios mantengan el deseo y las ganas de seguir usando nuestros productos por la satisfacción adquirida en su uso.

Por la importancia que se le da al cliente, este recomendará utilizar nuestros servicios, y así se propagará por medio de las experiencias adquiridas, ofreciendo una excelente imagen que llene en su totalidad las peticiones de los clientes, y de esa forma tengan guardados momentos muy amenos, disfrutando de cada uno de los paseos y divirtiéndose en cada destino al sentir la plenitud y tranquilidad en las diferentes funciones de la demanda.

5.23.2 Marketing Táctico

Producto

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” ofrecerá productos intangibles como el diseño de rutas turísticas, el servicio de estacionamiento, el servicio de guianza y tangibles como una bicicleta alquilada y sus complementos además de los souvenirs que se otorgarán a quienes deseen adquirirlo.

La empresa cicloturística posee distintas actividades que serán ofertadas a los clientes, y podrán hacer uso de ellas mediante la previa cancelación para que gocen de todos los beneficios y servicios que se otorgan a todos los

turistas que son parte de la empresa como cliente externo.

Entre las actividades tenemos:

Alquiler de bicicletas:

Entre las cuales se ofrecerán 3 tipos distintos de bicis, de acuerdo al gusto y preferencia del cliente, los cuales tendrán diferentes precios pero muy accesibles al bolsillo de los turistas con las herramientas necesarias de seguridad y un tomatodo de obsequio para que puedan transportar el agua.

El alquiler de bicicletas será solo por un día, es decir al término de su recorrido o al cierre del contrato, siendo la 19:00 la hora límite, estas serán entregadas nuevamente a la empresa con los implementos otorgados y el usuario obtendrá su cédula de identificación devuelta, terminando la transacción.

En ciertos stands, el personal asignado por la empresa tendrán en stock 7 bicicletas para que ser alquiladas, otorgando un beneficio para quienes no desean realizar las rutas completas sino parte de ellas, o simplemente desean pedalear, teniendo la comodidad a alquilar un bicis sin necesidad de acercarse a la matriz que estará ubicada en Puerto Azul. Los puntos serán:

- Chongón
- Parque El Lago
- Laguna Park
- General Villamil Playas.

El servicio tendrá un costo diferente, sin embargo tales bicicletas deberán ser entregadas como hora límite 17:00.

Ilustración 27 Tipos de bicicletas ofertadas



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Implementación de Rutas Turísticas:

Se establecerán dos rutas turísticas llamada la primera principiante y la segunda profesional:

Principiante: Será la ruta implementada desde la ciclovía de Puerto Azul, la cual tendrá en el trayecto como primer punto turístico el centro comercial Costalmar para quienes prefieren y aman las compras o desean degustar de los platos que ofrecen en los locales, luego Cerro Blanco para que disfruten de la naturaleza, siguiendo a Puerto Hondo en donde podrán divertirse en las aguas del estero como parte recreativa, Bosque Protector en el cual se encuentra una gama de flora para quienes aman el entorno natural y desean aprender sobre sus cuidados, y por último Chongón como parte de la gastronomía y de tal manera satisfacer cada una de las necesidades.

Profesional: Constituida por las paradas de principiante pero se le añade Parque El Lago en donde entrarán en contacto con la naturaleza y podrán realizar actividades en el agua, Laguna Park satisfaciendo la necesidad de convivir con la fauna y practicar actividades divertidas con respecto a su

flora y laguna, Club Keela Wee en donde ofrecen varias alternativas al aire libre como piscinas entre otros siendo un lugar netamente campestre y finalmente Playas Villamil dando lugar al océano y los platos típicos y tradicionales del lugar.



Ilustración 28 Recursos ofertados en las rutas

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Guía especializado:

Los usuarios podrán solicitar un guía para que los acompañe en sus recorridos y los asesore en cada parada turística, el guía tiene la obligación y el compromiso de explicar la historia de cada atractivo, y datos generales de manera descriptiva para el conocimiento de quienes lo escuchan.

Este servicio tendrá un valor adicional al paquete, por lo que es opcional, es decir los clientes deciden si necesitan un guía para que les indique el camino y les comunique los puntos turísticos en las rutas transmitiéndole sus conocimientos o si desean realizar sus viajes de manera independiente.

Estacionamiento:

El servicio de estacionamiento es exclusivo sólo para los usuarios que han adquirido el paquete de una ruta turística, estos estarán en las afueras de los atractivos turísticos que se indican en las rutas para que puedan parquear su medio de movilización de manera segura, previamente se les entregará un candado para que tengan como sujetarla en el parqueadero; este servicio está incluido en el valor neto que han pagado los clientes por lo que pueden gozar de este beneficio.



Ilustración 29 Soporte de estacionamiento

Fuente: Equipamiento urbano

Precio

Es necesario tomar en consideración y analizar cuáles van hacer los costes internos de la empresa y cuál es el precio fijado en sectores que se den los mismo servicios para el establecimiento de un precio fijo y neto en cada una de las actividades.

El precio que se establezca debe ser el adecuado y asequible para el bolsillo de los usuarios, siendo este uno de requisitos para la fidelización del cliente, de tal manera buscar la satisfacción y seguridad de que su dinero va a ser invertido de la mejor manera por un producto de calidad que va a satisfacer cada una de las necesidades percibidas por los turistas.

El análisis de la competencia es parte esencial para entregar un producto único y diferenciado, por lo que se debe realizar un estudio de mercado sobre la calidad, el precio de venta al público, su servicio y cuales son aquellas características que hacen que la empresa no perezca.

Una vez que se ha obtenido de los resultados de la indagación, es importante tomar como referencia tales datos a la hora de establecer un precio, porque de esa manera podremos llegar a los usuarios y potenciales ciclistas para la actividad del cicloturismo brindando comodidad al pagar por los servicios entregados por parte de la empresa.

Tabla 21 Detalle de los productos ofrecidos

Ítem	Detalle	Cantidad	Valor en \$	Total
Matriz				
Bicicleta	Treking	1	\$ 8,00	\$ 8,00
	Tándem	1	\$ 12,00	\$ 12,00
	Adaptada reclinable	1	\$ 5,00	\$ 5,00
Ruta turística				
Principiante	Comprende 5 puntos turísticos, servicio de estacionamiento incluido	1	\$ 10,00	\$ 10,00
Profesional	Toda la ruta, son 9 puntos turísticos en total con servicio de estacionamiento incluido	1	\$ 15,00	\$ 15,00
Obsequio				
Tomatodo	Solo para los que adquieren el servicio desde la matriz	1	\$ 0,00	\$ 0,00
Alquiler de bicicletas en los stands				
Bicicleta	Treking	1	\$ 5,00	\$ 5,00
Guía				
Guía especializado	Dos idiomas, opcional, máximo grupo de 5 (Ruta principiante)	1	\$ 30,00	\$ 30,00
	Dos idiomas, opcional, máximo grupo de 5 (Ruta profesional)	1	\$ 50,00	\$ 50,00
TOTAL APROXIMADO				\$ 135,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Plaza

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” se va a dirigir a personas que aman las actividades al aire libre y su pasión mayor es la bicicleta, tomando

como primer lugar la provincia del Guayas, y los usuarios tendrán que tener un ingreso mínimo de \$300 debido a que los precios serán muy asequibles a todo bolsillo, además el único requisito es que decidan dejar la rutina de lado y se motiven a disfrutar de un paseo inolvidable por medio de las ciclovías.

Cada uno de los servicios que se ofrecerán en la empresa serán promocionados a nivel provincial y cantonal, llamando la atención de los que disponen una bicicleta y de los potenciales clientes con la facilidad de poder adquirir una de acuerdo a su gusto y preferencia, dando a conocer los productos destinados al turismo como parte primordial para obtener un reconocimiento y puedan acceder a consumirlos.

Entre las promociones y la publicidad que se otorgará, se utilizarán trípticos, tarjetas de presentación, volantes, página web entre otros con la finalidad de llegar a todos los sectores y acaparar a más participantes en las alternativas turísticas de la empresa.

Promoción:

Página Web

La empresa “Ciclistas al poder del turismo” contará con una página web en donde se publicarán las actividades a realizarse y de esta manera informar a los turistas, dando a conocer los atractivos a los que se puede acceder por medio de la ciclovía en una bicicleta.

La página web permitirá llegar a turistas nacionales y extranjeros que buscan alternativas para realizar turismo, amantes del aire libre y de la naturaleza; acceder a una bicicleta como instrumento ecológico para la actividad del cicloturismo, por lo que otorgará información sobre la ubicación, promociones, ofertas y servicios disponibles para la satisfacción del visitante.

Cuenta de Facebook

Como herramienta de fácil acceso a los turistas, la empresa tendrá una cuenta de Facebook en donde se realizarán publicaciones sobre las actividades expuestas, además podrán observar los diferentes álbumes con fotos de cada uno de los atractivos y las funciones desarrolladas en la ciclovía.

Para satisfacer las inquietudes, tendrán la opción de comentar y preguntar sobre aquellas dudas que puedan generarse, y estar en contacto directo con un asistente que estará presto y gustoso en poder ayudar y asesorar sobre los temas relacionados al cicloturismo que se dan como alternativa a los usuarios; también obtendrán notificaciones sobre las rutas implementadas como principal atractivo y producto del ente.

Ilustración 30 Cuenta de facebook



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tríptico

Para informar sobre las actividades de las rutas turísticas se ha

elaborado trípticos con la asesoría necesaria para los turistas y potenciales ciclistas por medio de imágenes haciendo didáctico y divertido, proporcionando a la dirección exacta de donde nos encontramos ubicados, además de los teléfonos, correo y pagina web para que puedan acudir en cualquiera de las opciones.

Ilustración 31 Tríptico de la empresa



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Tarjeta de presentación

Necesaria y factor importante es la tarjeta de presentación por lo que se ha diseñado, el cual nos permitirá identificarnos con el logo de la empresa, las actividades y servicios que se ofrecerán para satisfacer las necesidades de los usuarios y puedan recomendarnos a familiares por medio de la entrega de las misma, además de todos los datos para que el usuario pueda contactarse con

la empresa.

Ilustración 32 Tarjeta de presentación de la empresa



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.24 Aspectos Legales

Requisitos para Obtener el Registro Único de Contribuyentes (RUC)

- Formulario 01AB y 01AB.
- Escrituras de constitución y nombramiento del representante legal o agente de retención.
- Presentar el original y entregar una copia de la cédula del Representante legal o agente de retención.
- Presentar del último proceso electoral el original del certificado de votación del representante legal o agente de retención.
- Entregar una copia de un documento que certifique la dirección del domicilio fiscal a nombre a nombre del sujeto pasivo.

Requisitos para obtener Permiso de Funcionamiento

- Formulario de solicitud suscrito por el propietario.
- Registro Único de Contribuyente RUC.
- Cédula de ciudadanía del representante legal del establecimiento.

- Comprobante de pago emitido por el derecho de permiso de funcionamiento.
- Otros requisitos correspondientes de acuerdo al tipo de establecimiento.

Permiso Benemérito Cuerpo de Bomberos

- Copia del RUC (Registro Único de Contribuyente) donde conste el establecimiento con su respectiva dirección y actividad.
- Original y copia de la factura de compra o recarga del extintor, la capacidad del extintor va en relación con la actividad y área del establecimiento.
- Copia de la calificación artesanal en caso de ser artesano. (Dependiendo de la actividad si lo requiere)
- Autorización por escrito del contribuyente o de la compañía indicando la persona que va a realizar el trámite y copia de las cédulas de identidad de la persona que lo autoriza y del autorizado.
- Si el trámite lo realiza personalmente, adjuntar copia de la cédula de identidad.

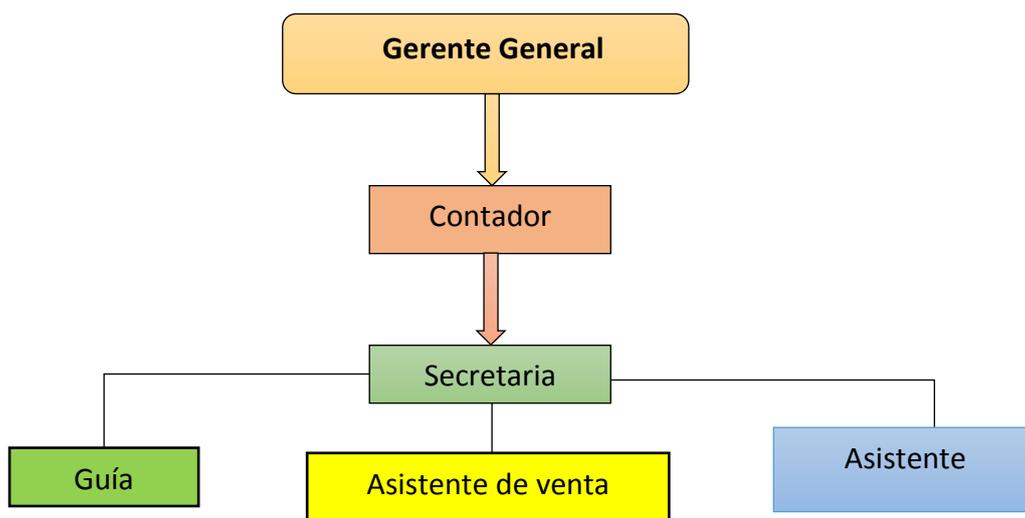
Requisitos para Obtener Permiso de Patente Municipal

- Certificado provisional o definitivo emitido por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Guayaquil.
- La última actualización del Registro Único de Contribuyentes (R.U.C.). Este requisito no será necesario en el caso de inicio de actividades por parte de la persona natural o jurídica solicitante. Sólo en el caso de inicio de actividades, las personas jurídicas deberán presentar la escritura de constitución correspondiente, así como el nombramiento del representante legal (vigente) y la cédula de identidad y certificado de votación del mismo.
- Las personas naturales deberán presentar copia de la cédula de identidad y certificado de votación del mismo.

- Declaración del Impuesto a la renta, y a las personas no obligadas a declarar este impuesto, las declaraciones del impuesto al valor agregado del último ejercicio económico exigible. Este requisito no será necesario en el caso de inicio de actividades por parte de la persona natural o jurídica.
- Formulario “Solicitud para registro de patente municipal” (No es necesario comprar la tasa de trámite municipal para el pago de patente, ya que este valor se recaudará con la liquidación de dicho impuesto).
- Si la persona que realiza el trámite no es el titular del negocio, deberá presentar su copia de cédula y certificado de votación junto con una carta de autorización del titular del negocio, debidamente notariada.

5.25 Organigrama

Ilustración 33 Organigrama Ciclistas al poder del turismo



Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.26 Detalle del Personal

A continuación se explicará detalladamente cada una de las características y el perfil del personal interno que será parte de la empresa “Ciclistas al poder del turismo”, precisando cuando serán sus funciones en la ente.

Gerente General

Perfil.-

Edad: 30 a 45 años

Sexo: Indefinido

Estudios: Superior

Experiencias: Mínimo 3 años en experiencia de gerencia

Idiomas: Inglés y español hablado y escrito

Es la persona que se va a encargar del buen funcionamiento de la empresa, coordinación y dirección en cada una de las funciones, innovación y precisión para el desarrollo y crecimiento continuo del ente “Ciclistas al poder del Turismo”, además presentará informes mensuales sobre la empresa, convocando a junta o reunión para dar soluciones y recomendaciones al personal encargado; además de seleccionar al personal idóneo para la ejecución de las actividades.

Entre sus responsabilidades y autoridad son las siguientes:

- Desarrollar planes y programas y corto, mediano y largo plazo delimitadas dentro de las políticas de la empresa, con la finalidad del crecimiento económico y social.
- Ejecutar los planes aprobados previamente mediante una junta por los accionistas.
- Autorizar y ejecutar los compromisos o contratos de la empresa que permitan el desarrollo de utilidades y clientes permanentes.

- Responder ante el propietario y accionistas sobre los informes financieros y administrativos vinculados a la empresa.
- Controlar la ejecución de las actividades para el buen desarrollo.
- Contratar al personal idóneo de acuerdo a las características que se desean en la empresa.

Departamento Financiero

Tiene como objetivo fundamental el buen manejo de los recursos económicos de la empresa, además de tener la potestad de asignar recursos disponibles en las áreas y proyectos vigentes, tomar decisiones con la finalidad de maximizar los beneficios económicos de la empresa.

Contador

Perfil.-

Edad: 27 a 55 años

Sexo: Indefinido

Estudios: Superior

Experiencias: Mínimo 2 años de experiencia en el área financiero

Idiomas: Español

- Dirigir todos los movimientos o registros contables al programa software utilizado por la empresa Ciclistas al poder del Turismo.
- Llevar libros contables correspondientes.
- Realización de la relación de las Cuentas por Cobrar y por Pagar.
- Procesar, codificar y contabilizar los diferentes comprobantes por concepto de activos, pasivos, ingresos y egresos, mediante el registro numérico de la contabilización de cada una de

las operaciones que se realicen en la empresa.

- Mantener al corriente los pagos respectivos del SRI, Impuesto a la renta, entre otros.
- Presentar un informe financiero al propietario y accionistas sobre la situación de la empresa.

Departamento Operativo

Este departamento se encarga de asesorar y atender a los usuarios de la empresa, brindando un servicio de calidad y diferenciado, además de informar sobre las actividades al personal externo.

Secretaria

Perfil.-

Edad: 22 a 35 años

Sexo: Mujer

Estudios: Superior

Experiencias: Mínimo 2 años de experiencia

Idiomas: Inglés y español escrito y hablado

- Preparar la documentación generada en la gerencia.
- Recibir llamadas y asesorar sobre las ofertas de la empresa.
- Atender a los usuarios interesados en la adquisición de los servicios.
- Coordinar la entrega de los productos con el personal operativo.
- Llevar el correcto control de los papeles y archivos administrativos y contables.
- Estar al pendiente de las páginas de internet vinculadas a la empresa.

- Reporte de caja chica.
- Realizar el cobro de los servicios y productos.
- Mantener el buen orden y presentación del área de trabajo.

Guías

Perfil.-

Edad: 25 a 35 años

Sexo: Indistinto

Estudios: Superior

Experiencias:

Idiomas: Mínimo 2 años de experiencia

Los guías serán los responsables de la coordinación de los usuarios, información y animación al trasladarse en cada uno de los atractivos, con la finalidad de dar un servicio completo y satisfactorio para la fidelización de los clientes.

- Recibe las instrucciones de la empresa sobre las características del grupo a guiar.
- Brindar un servicio de calidad.
- Asesorar a los clientes que están a su cargo.
- Informar de manera descriptiva y detallada sobre cada uno de los atractivos.
- Tomar decisiones en momentos especiales y cuando sea requerido.
- Coordina todos los servicios que se le prestan al turista durante las rutas turísticas.
- Auxiliar a los turistas en primeros auxilios y coordina su ingreso a los centros médicos.
- Realización y entrega del informe al concluir el itinerario.

Asistentes

Perfil.-

Edad: 22 a 35 años

Sexo: Indistinto

Estudios: Superior

Experiencia: Mínimo 1 año de experiencia

Idiomas: Inglés y español hablado y escrito

Encargados de poner a la venta a la venta los servicios y productos que ofrece la empresa de acuerdo a las necesidades requeridas por el cliente, asesorar a los usuarios de las ofertas y precios.

- Recibir las instrucciones de la gerencia.
- Acatar las políticas del ente “Ciclistas al poder del turismo”.
- Poner a la venta los productos y servicios ofrecidos en la empresa.
- Informar y asesorar a los usuarios sobre precios, bienes y servicios destinados para el consumo.
- Estar predispuestos para la ayuda a los clientes con el objeto de entregar un buen servicio.
- Realizar un informe sobre las actividades realizadas al finalizar la jornada.

Tabla 22 Detalle del personal con los ingresos anuales

Cargo	Detalle de Actividad a Realizar	Cantidad	Meses	Sueldo Mensual	Total
Gerente General	Encargado del buen funcionamiento de la empresa, coordinación y dirección en cada una de las funciones, innovación y precisión para el desarrollo y crecimiento continuo del ente	1	15	\$ 1.000,00	\$ 15.000,00
Administración					
Contador	Buen manejo de los recursos económicos con la finalidad de maximizar los beneficios económicos de la empresa	1	15	\$ 600,00	\$ 9.000,00
Secretaria	Asesorar y atender a los usuarios de la empresa, brindando un servicio de calidad y diferenciado	1	15	\$ 354,00	\$ 5.310,00
Operarios					
Asistentes	Encargados de poner a la venta a la venta los servicios y productos que ofrece la empresa de acuerdo a las necesidades requeridas por el cliente, asesorar a los usuarios de las ofertas y precios	11	15	\$ 354,00	\$ 58.410,00
Servicios Prestados					
Guías	Coordinación de los usuarios, información y animación al trasladarse en cada uno de los atractivos	2	15	\$ 100,00	\$ 3.000,00
TOTAL APROXIMADO				\$ 2.408,00	\$ 90.720,00

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

5.27 Políticas

- Apoyar la conservación del medio ambiente mediante el reciclaje y

productos que no deterioran el entorno, así como el uso de la bicicleta.

- Promover acciones referentes a la concienciación del cuidado ambiental mediante capacitaciones.
- Realizar investigaciones sobre innovaciones para el crecimiento y desarrollo de la empresa mediante nuevas actividades turísticas.
- Incitar al desarrollo de los productos y servicios destinados para el consumo de los turistas, de tal manera se vincule e integre a la comunidad del sector en el que está visitando.
- Fomentar el desarrollo cultural mediante el conocimiento e interacción de las costumbres y tradiciones de los lugares.
- Gestionar el correcto control de los implementos y equipos pertenecientes a los recursos de la empresa para el buen desarrollo de las actividades.

5.28 Evaluación Financiera

Para la creación de la empresa junto con las actividades a desarrollar en la ciclo vía de la Ruta de Puerto Azul hasta la vía General Villamil Playas, es necesario analizar si es factible su implementación, tal estudio se lo realiza mediante indicadores financieros como VAN y TIR.

Valor actual neto (VAN): Método financiero de valoración de inversiones para determinar el valor actual de cobros y pagos y de tal manera analizar la ganancia o utilidad de la empresa, reflejando la viabilidad del

negocio.

Fórmula VAN

$$VAN = \sum_{t=1}^n \frac{V_t}{(1+k)^t} - I_0$$

V_t Representa los flujos de caja en cada periodo t.

Tasa interna de rentabilidad o retorno (TIR): Su principal función es hacer que el valor actual neto de como resultado cero en una inversión.

Fórmula TIR

$$TIR = \sum_{T=0}^n \frac{Fn}{(1+i)^n} = 0$$

Fn : Representa a cada valor del flujo futuro de fondos.

i: Tasa de interés de descuento.

n: Periodos correspondientes al flujo de fondos.

5.29 Determinación del consumo de usuarios interesados en actividades de cicloturismo

Mediante el análisis de las encuestas realizadas a los ciclistas se pudo determinar en el siguiente cuadro el porcentaje de usuarios interesados en las actividades vinculadas al cicloturismo.

Tabla 23 Determinación del consumo de usuarios interesados en actividades de cicloturismo

AÑO	# de personas	Usuarios interesados en Rutas Turísticas	Usuarios no interesados en Rutas Turísticas	Personas supuestas a visitar
1	240	221	14	188
2	240	221	14	193
3	240	221	14	199
4	240	221	14	205
5	240	221	14	211
6	240	221	14	218

Empresas	Participación	Part. Inicial
Interesados	92%	85,00%
No interesados	8%	Crec. de part anual
		3,00%

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Utilización del servicio

En el siguiente cuadro se determina el número de veces que los turistas podrían hacer uso de los servicios ofrecidos en la empresa, por lo tanto establecer una estima anual.

Tabla 24 Utilización del servicio

AÑO	PERÍODO	Personas a disfrutar servicio	Veces de utilización del servicio (prox. al año)	# de veces de utilización de servicio al año	# de veces de utilización de servicio al día
1	1	188	48,00	9.009	25
2	2	193	48,00	9.279	25
3	3	199	48,00	9.557	26
4	4	205	48,00	9.844	27
5	5	211	48,00	10.139	28
6	6	218	48,00	10.443	29

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Demanda proyectada de los servicios

Establece cual va a ser la rentabilidad de la demanda en un periodo de 5 años, tomando como referencia la veces que los turistas utilizarán y harán uso de los servicios y actividades de la empresa.

Tabla 25 Demanda proyectada de los servicios

AÑO	PERÍODO	# de veces de utilización de servicio al año
1	1	9.009
2	2	9.279
3	3	9.557
4	4	9.844
5	5	10.139

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Demanda proyectada según las veces del servicio

En el siguiente cuadro se muestra la demanda por parte de los usuarios en referencia a las veces que las actividades podrían ser utilizadas en una proyección de 5 años.

Tabla 26 Demanda proyectada según veces del servicio

AÑO	# de veces de utilización de servicio al año	OFERTA DEL PROYECTO
1	9.009	9.009,00
2	9.279	9.279,00
3	9.557	9.557,00
4	9.844	9.844,00
5	10.139	10.139,00

# de horas a laborar	1,00
Porcentaje de la demanda	100%

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Inversión fija

Se trata de los bienes de la empresa, tales como muebles de oficina, equipo de computación, otros, así como también el equipo y los implementos destinados para el consumo de los usuarios, todos imprescindibles para el desarrollo de la empresa y para el inicio de sus actividades. Determinando el análisis financiero.

Tabla 27 Inversión fija

1.1 TERRENO	Monto (U.S. Dólares)
5000 m2 (no hay terreno se arrienda)	-

1.2 Equipo	Monto (U.S. Dólares)
Treking rueda de 700mm	24.600
Treking rueda de 597mm	11.550
Adpatada reclinable	6.240
Casco de seguridad	1.470
Guantes	2.030
Candado	2.720
Reflectores	952
Soporte de estacionamiento	756
Coolers	575
Tomatodo	500
Tándem	9.300

TOTAL	60.693
Es una empresa de servicio por lo q no tiene maquinaria	

1.3 EQUIPOS de oficina	Monto (U.S. Dólares)
Computadoras	1.180
Impresora	600
Equipo de comunicación	350
Muebles	1.240
Escritorios	860
Accesorios	455
Otros	2.546
TOTAL	7.231

1.5 OBRAS CIVILES	Monto (U.S. Dólares)
Nivelación, acondicionamiento, cerco, accesos	2.100
TOTAL	2.100

1.6 IMPREVISTOS	Monto (U.S. Dólares)
5% del total de inversión fija	3.501

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Depreciación del activo fijo

Es la disminución del valor de propiedad de un activo fijo, esto quiere decir que es la pérdida del valor de un activo fijo por el paso del tiempo, desuso, desgaste u otros factores.

En el siguiente cuadro se detalla la depreciación de los activos fijos que serían parte de la empresa “Ciclistas al poder del turismo” de manera anual, tal depreciación se la realiza por un periodo de 5 años.

Tabla 28 Depreciación del activo fijo

ACTIVO FIJO	VALOR (U.S.\$)	1 (2015)	2 (2016)	3 (2017)	4 (2018)	5 (2019)
Equipo y maquinaria (1)	60.693	12.139	12.139	12.139	12.139	12.139
Equipo de oficina (2)	7.231	1.446	1.446	1.446	1.446	1.446
Equipo de transporte (3)	0	0	0	0	0	0
Obras civiles (edificaciones) (4)	2.100	63	63	63	63	63
Imprevistos (5% del sub- total)		682	682	682	682	682
TOTAL		14.330	14.330	14.330	14.330	14.330

VALOR: valor total del activo fijo en el momento cero.

(1) Equipo y maquinaria se deprecia en 5 años.

(2) Equipo de oficina se deprecia en 4 años.

(3) Equipo de transporte terrestre se deprecian en 5 años.

(4) Obras civiles se deprecian en 33.33 años.

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Inversión en intangibles

Se trata de aquello que no tiene presencia física pero que satisface alguna necesidad, siendo el conjunto de bienes inmateriales necesarios para el crecimiento y aumento en los ingresos económicos de la empresa.

En el siguiente cuadro se detallaron los pagos que se realizarían previo a la implementación y apertura del proyecto, tales como estudio de factibilidad, registros, patentes, instalación y montaje para el desarrollo económico del ente.

Tabla 29 Inversión en intangibles

	Monto (U.S. Dólares)
2.1 ESTUDIO DE PRE-INVERSIÓN	
Estudio de Factibilidad (Folletería)	1.100
2.2 GASTOS DE GESTIÓN	Monto (U.S. Dólares)
Instalación y montaje	2.800
TOTAL	2.800
2.3 GASTOS DE ORGANIZACIÓN Y CONSTITUCIÓN DE LA EMPRESA	Monto (U.S. Dólares)
Asesoría, registro sanitario, registro de marca, otros.	6.895
TOTAL	6.895

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Amortización de la inversión en intangibles

La amortización de la inversión en intangible no tiene una vida útil establecida por lo tanto cada propietario deberá determinar la vida útil de los intangibles de la empresa considerando que no debe ser menor entre la vida útil estimada y el respaldo legal. Para la empresa cicloturística se ha detallado la vida útil estimada de un intangible amortizado a 5 años.

Tabla 30 Amortización de la inversión en intangibles

INVERSION DIFERIDA	VALOR	1 (2015)	2 (2016)	3 (2017)	4 (2018)	5 (2019)
DETALLE	11.335	2.267	2.267	2.267	2.267	2.267
TOTAL		2.267	2.267	2.267	2.267	2.267

La inversión diferida se amortiza en 5 años.

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Inversión en capital de trabajo

Representa los pagos que realizaría la empresa al personal por motivos de sueldos y salarios, además de los desembolsos diversos por concepto de pago de agua, luz, teléfono, internet, movilización y alquiler, necesarios para el funcionamiento y actividades económicas de la empresa en este caso dedicada al cicloturismo.

Tabla 31 Inversión en capital de trabajo

3.1 DESEMBOLSOS EN SUELDOS Y SALARIOS

Cargo	Cantidad	Monto/ mes (S/.)	Total/ mes (S/.)	Total/ mes (U.S. \$)
Especialistas	13	\$ 4.097,00	\$ 4.097,00	4.097
Supervisor / Jefes	3	\$ 2.000,00	\$ 6.000,00	6.000
Administrativo	2	\$ 954,00	\$ 1.908,00	1.908
Gerentes	1	\$ 1.000,00	\$ 1.000,00	1.000
TOTAL SUELDOS Y SALARIOS	19	8.051	13.005	13.005

T.C. (S/. /\$)	1
-----------------------	----------

3.2 DESEMBOLSOS DIVERSOS

Detalle	Monto/ mes (S/.)	Monto/ mes (U.S. \$)
Alquiler del local	350	350
Gastos de luz, agua, teléfono, internet	155	155
Gastos de mantenimiento. Movilidad	180	180
TOTAL DESEMBOLSOS	685	685

T.C. (S/. /\$)	1
-----------------------	----------

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Resumen de inversión total

Es una descripción detallada de la inversión que se necesitaría para la ejecución y desarrollo del proyecto.

Tabla 32 Resumen de inversión total

INVERSIÓN FIJA	Monto (U.S. Dólares)
Equipo y maquinaria	60.693
Equipo de oficina	7.231
Obras civiles (edificaciones)	2.100
Sub-total	70.024
Imprevistos (5% del sub- total)	3.501
TOTAL	73.525

INVERSION EN INTANGIBLES	Monto (U.S. Dólares)
Estudio de pre-inversión	1.100
Gastos de gestión	2.800
Gastos de organización y constitución	6.895
Sub-total	10.795
Imprevistos (5% del sub- total)	540
TOTAL	11.335

INVERSION EN CAPITAL DE TRABAJO	Monto (U.S. Dólares)
Sueldos y salarios	13.005
Desembolsos diversos	685
Sub-total	13.690
Imprevistos (5% del sub- total)	685
TOTAL	14.375

INVERSIÓN TOTAL	Monto (U.S. Dólares)
Inversión Fija	73.525
Inversión en Capital de Trabajo	14.375
TOTAL	99.235

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Inversión de reposición

No se necesita una inversión para reponer los equipos y maquinaria de la empresa por lo que es un proyecto a futuro, en el caso de suceder al implementar la empresa un incidente, se ha calculado un 5% de la inversión destinados para imprevistos detallado en el cuadro # 28.

Tabla 33 Inversión de reposición

ACTIVO FIJO	1 (2015)	2 (2016)	3 (2017)	4 (2018)	5 (2019)
Equipo y maquinaria (1)					
Equipo de oficina (2)				-	
Equipo de transporte (3)					-
Obras civiles (edificaciones)					
Imprevistos (5% del sub- total)	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	-

(1) Los equipos y maquinarias se reponen cada cinco años.
(2) Los equipos de oficina se reponen cada cuatro años.
(3) Los equipos de transporte se reponen cada cinco años.

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Clasificación de costos año 2015

Para la clasificación de los costos en el año 2015, se los ha dividido en costos fijos y costos variables.

Los costos fijos representan aquellos valores que la empresa debe pagar independientemente de su nivel de operación, siendo estos no sensibles a pequeños cambios en los niveles de actividad de la empresa.

Los costos variables son aquellos que varían dependiendo del nivel de actividad, producción o ingresos de la empresa, por lo tanto si el nivel de actividad es reducida los costos también, pero si la actividad aumenta, los costos variables también aumentarían.

Tabla 34 Clasificación de costos año 2015

COSTOS FIJOS	Monto anual (U.S. \$)
Depreciación del activo fijo	13.648
Mano de obra indirecta	133.620
Desembolsos diversos	8.220
Imprevistos (5%)	7.774
TOTAL COSTOS FIJOS	163.262

COSTOS VARIABLES	Monto anual (U.S. \$)
Materia prima e insumos	0
Mano de obra directa	61.455
Imprevistos (5%)	3.073
TOTAL COSTOS VARIABLES	64.528

Nota: Se consideran 15 sueldos al año para la mano de obra directa e indirecta.

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Costo variable medio

Se ha detallado el total del costo variable dividido por el nivel de producción del proyecto, además se determina el total de usuarios y el valor promedio se ser cancelado.

**Tabla 35 Determinar costo variable
Medio año 2015**

COSTO VARIABLE TOTAL (US \$)	64.528
TOTAL USUARIOS	9.279
COSTO VARIABLE MEDIO (US\$/USUARIO)	6,9542

Porcentaje del costo variable medio:	1,0000
---	--------

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Proyección de ingresos, costos y beneficios

Se ha detallado la proyección de los ingresos, costos y beneficios en un lapso de 5 años para determinar la rentabilidad del proyecto.

Tabla 36 Proyección de ingresos, costos y beneficios

Año.	Demanda a cubrir por el Proyecto	Ingresos Projectados.	Costos Fijos (*)	Costos Variables(**)	Costos Totales (***)	Beneficios Projectados
1	9279	231.975	163.262	64.528	227.790	4.185
2	9557	238.925	163.262	66.461	229.723	9.202
3	9844	246.100	163.262	68.457	231.719	14.381
4	10139	253.475	163.262	70.508	233.771	19.704
5	10443	261.075	163.262	72.622	235.885	25.190

(*) Incluye la depreciación

(**) Costo variable total = Producción x Costo variable medio

() Costos totales = Costos fijos + Costos variables**

Porcentaje del precio: 1,0000

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Cálculo del punto de equilibrio año 2015

El punto de equilibrio representa el nivel o volumen mínimo de ventas que la empresa, en este caso “Ciclistas al poder del turismo” debe realizar para no tener pérdidas y empezar a obtener utilidades.

**Tabla 37 Cálculo del punto de equilibrio -
año 2015**

COSTOS FIJOS	Monto anual (U.S. \$)
Depreciación del activo fijo	13.648
Mano de obra indirecta	133.620
Desembolsos diversos	8.220
Imprevistos (5%)	7.774
TOTAL COSTOS FIJOS	163.262

COSTOS VARIABLES	Monto anual (U.S. \$)
Mano de obra directa	61.455
Imprevistos (5%)	3.073
TOTAL COSTOS VARIABLES	64.528

INGRESOS POR AÑO	Monto anual (U.S. \$)
Gasto aprox por cliente	25,00
Total horas de clientes 1er año	9.279
Ventas (U.S. \$)	231.975

BENEFICIO ANUAL	Monto anual (U.S. \$)
Total de ingresos	231.975
Total de egresos	227.790
Beneficio anual esperado	4.185

PUNTO DE EQUILIBRIO

Relación: Ingresos/Egresos	1,02
V.P.E (U.S. \$)	226.177
Q.P.E (Kg)	9.047

VALOR DEL PUNTO DE EQUILIBRIO:

$$V.P.E. = \frac{\text{Costos Fijos}}{1 - (\text{Costos variables} / \text{ventas})}$$

CANTIDAD DEL PUNTO DE EQUILIBRIO:

$$Q.P.E = V.P.E / \text{Precio}$$

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Costos de capital

El capital estimado para el inicio de las actividades y la apertura de la empresa corresponde al 60% otorgado por el propietario y accionistas, mientras que el 40% restante corresponde al préstamo de una entidad bancaria, siendo este el banco central del Ecuador.

Tabla 38 Costo de capital

FUENTES	INVERSIÓN	FINANCIAMIENTO (%)	TASA (%)	CCPP (%)
Capital propio	59.540,81	60,00	16,00	9,60
Banco X	39.693,88	40,00	11,58	4,63
TOTAL	99.234,69	100,00		14,23

Tasa activa del Banco X (%) anual	14,00] Dato
Rendimiento sin Riesgo: RF (%)	3,50	
Rendimiento del Mercado: RM (%)	12,00	
BETA	1,50	
Prima por riesgo del proyecto (%) anual	10,00	
Costo de oportunidad del inversionista: COK (%):	16,25	
Costo de capital promedio ponderado: CCPP (%) anual	14,23	
COK = RF + B(RM-RF)		
COK = 6 + 1.5 (11 - 6) - ejemplo		
COK = 13.5		

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Cálculo del servicio de la deuda

Se detalla cómo sería la financiación del pago de la deuda establecida por la entidad bancaria, considerando los intereses correspondientes de acuerdo los trimestres.

Tabla 39 Calculo del servicio de la deuda

AÑO	TRIMESTRE	SALDO DEL PRÉSTAMO	CUOTA DE INTERÉS	CUOTA DE AMORTIZACIÓN	CUOTA TOTAL
0		39.694			
1	1	39.694	1.102	0	1102
	2	39.694	1.102	0	1102
	3	39.694	1.102	0	1102
	4	39.694	1.102	0	1102
2	5	37.690	1.102	2004	3106
	6	35.630	1.047	2060	3106
	7	33.513	989	2117	3106
	8	31.337	931	2176	3106
3	9	29.101	870	2236	3106
	10	26.803	808	2298	3106
	11	24.441	744	2362	3106
	12	22.013	679	2428	3106
4	13	19.518	611	2495	3106
	14	16.953	542	2564	3106
	15	14.318	471	2636	3106
	16	11.609	398	2709	3106
5	17	8.825	322	2784	3106
	18	5.963	245	2861	3106
	19	3.023	166	2941	3106
	20	0	84	3023	3106

Cuota Total =	3.106,47
TET	
=	0,0278

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Pago de intereses y amortización del préstamo

Detalle del valor a cubrir por motivos de tasa de interés y amortización debido al préstamo que se adquiriría por medio de una entidad financiera, por un periodo de 5 años.

Tabla 40 Pago de intereses y amortización del préstamo

CONCEPTOS	1 (2015)	2 (2016)	3 (2017)	4 (2018)	5 (2019)
Préstamo a inicio de año	39.694	39.694	31.337	22.013	11.609
Amortización	0	8.357	9.324	10.404	11.609
Interés	4.409	4.069	3.102	2.022	817
Saldo final del préstamo	39.694	31.337	22.013	11.609	0
Monto a pagar	4.409	12.426	12.426	12.426	12.426

Pago de amortizaciones constantes durante 5 años, incluyendo 1 año de gracia

Tasa de interés = 11.58% anual

Cuota total constante

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Flujo de caja del proyecto

Es un informe financiero que presenta en detalle lo que ingresa y egresa de un negocio, permitiendo conocer en forma rápida la liquidez de la empresa, necesario para la toma de decisiones.

Tabla 41 Flujo de caja del proyecto

DETALLE	0 (2015)	1 (2016)	2 (2017)	3 (2018)	4 (2019)	5 (2020)
Ingresos por Ventas		231.975	238.925	246.100	253.475	261.075
Otras ventas		4.640	4.779	4.922	5.070	5.222
Ingresos Totales		236.615	243.704	251.022	258.545	266.297
Costos variables		64.528	66.461	68.457	70.508	72.622
Costos fijos (*)		148.932	148.932	148.932	148.932	148.932
Depreciación		14.330	14.330	14.330	14.330	14.330
Amortización Intang.		2.267	2.267	2.267	2.267	2.267
Egresos Totales		230.057	231.990	233.986	236.038	238.152
Utilidad antes Imp.		6.558	11.713	17.036	22.507	28.145
Impuestos		1.639	2.928	4.259	5.627	7.036
Utilidad neta		4.918	8.785	12.777	16.880	21.109
Depreciación		14.330	14.330	14.330	14.330	14.330
Amortización Intang.		2.267	2.267	2.267	2.267	2.267
Inversión inicial (**)	84.860					
Inversión de reemplazo		0	0	0	0	0
Inversión capital trabajo	14.375					
Valor residual						131.929
Flujo de Caja	(99.235)	21.515	25.382	29.374	33.477	169.635

Otras Ventas = 2,0% Valor residual = Utilidad neta año 10/Costo oportunidad capital propio
 Impuestos = 25% de la utilidad antes de impuestos (*) No incluye la depreciación
 (**) No incluye capital de trabajo

INDICADORES ECONÓMICOS	
VAN	56.250
TIR	31%

Tasa de descuento utilizada para calcular el VAN = Costo de oportunidad del capital propio : 0,16

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

Flujo de caja de inversionistas

En el siguiente cuadro se detalla la financiación que se realizaría por medio de las aportaciones de los inversionistas y del crédito otorgado por la entidad financiera, en un plazo de 5 años.

Tabla 42 Flujo de caja del inversionista

	0 (2015)	1 (2016)	2 (2017)	3 (2018)	4 (2019)	5 (2020)
Ingresos por Ventas		231.975	238.925	246.100	253.475	261.075
Otras ventas		4.640	4.779	4.922	5.070	5.222

Ingresos Totales 236.615 243.704 251.022 258.545 266.297

Costos variables		64.528	66.461	68.457	70.508	72.622
Costos fijos (*)		148.932	148.932	148.932	148.932	148.932
Interés del préstamo		4.409	4.069	3.102	2.022	817
Depreciación		14.330	14.330	14.330	14.330	14.330
Amortización Intang.		2.267	2.267	2.267	2.267	2.267

Egresos Totales 234.466 236.059 237.088 238.059 238.969

Utilidad antes Imp. 2.148 7.644 13.934 20.485 27.328

Impuestos		537	1.911	3.484	5.121	6.832
-----------	--	-----	-------	-------	-------	-------

Utilidad neta **1.611** **5.733** **10.451** **15.364** **20.496**

Depreciación		14.330	14.330	14.330	14.330	14.330
Amortización Intang.		2.267	2.267	2.267	2.267	2.267
Inversión inicial (**)	84.860					
Inversión de reemplazo		0	0	0	0	0
Inversión capital trabajo	14.375					
Préstamo	39.694					
Amortización de deuda		0	8.357	9.324	10.404	11.609
Valor residual						128.099

Flujo de Caja **(59.541)** **18.208** **13.974** **17.724** **21.557** **153.584**

Otras Ventas = 2,00% Valor residual = Utilidad neta en el año 10/Costo de oportunidad del capital propio
 Impuestos = 25% de la utilidad antes de impuestos (*) No incluye la depreciación
 (**) No incluye capital de trabajo

INDICADORES ECONÓMICOS	
VAN	62.924
TIR	41%

Tasa de descuento utilizada para calcular el VANF=Costo del capital promedio ponderado: 0,160

Elaborado por: Anabel Monserrate Gayas

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

Las imprudencias por parte de peatones y conductores mediante la evaluación alcanzan un grado alto de incomodidad; y para aprovechar el potencial turístico que posee un recorrido en bicicleta, como medio recreativo y turístico, es necesario su buen uso para una convivencia armónica, segura y satisfactoria del sector ciclismo.

Los problemas evidenciados del uso de la ciclovía a través de la historia se encuentran en libros, artículos, tesis realizadas anteriormente y las diferentes actividades que se realizan en una bicirruta, en el cual se muestra su utilidad, los aspectos legales a favor del ciclista y las definiciones de los términos concernientes.

Los métodos, técnicas y herramientas usadas para elaborar la investigación, aportaron a la concepción del análisis de cada uno de los capítulos correspondientes, como la población y muestra del sector ciclista, necesario para el análisis de los principales involucrados que arrojo información clave para la defensa de la idea principal.

Debido a los principales inconvenientes que presenta la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul, se logró establecer el 65% de aceptación y acogida de la implementación de rutas turísticas por parte de los primordiales consumidores, y las ventajas del cicloturismo como una nueva alternativa.

El diseño de un proyecto que vincula a los ciclistas y a los ciudadanos como potenciales consumidores de las diferentes funciones fijadas en la propuesta “Ciclistas al poder del turismo”, aporta al desarrollo del turismo dentro del margen de actividad deportiva y recreación.

6.2 Recomendaciones

De acuerdo a las conclusiones realizadas del proyecto de investigación, se determina las siguientes recomendaciones:

Realizar campañas que comprometan a los pobladores, transeúntes y conductores en el buen uso de la ciclovía.

Realizar capacitaciones en escuelas y colegios que relacionen a los padres de familia y agentes de tránsito sobre un correcto comportamiento en las vías de acuerdo a cada uso.

Desarrollar diferentes actividades que permitan la satisfacción de los participantes en actividades novedosas, llamando la atención de manera permanente, otorgando un servicio de excelencia y calidad.

Por medio del departamento de turismo del Municipio de Guayaquil incentivar a los ciudadanos a la práctica del cicloturismo como una opción para mejorar la calidad de vida de las personas mediante diferentes acciones saludables.

Establecer promociones y nuevas ofertas como emprendimientos de nuevos negocios que beneficien al consumidor para la fidelización en los productos ofrecidos y participar en realizaciones de ciclopaseos fomentando el turismo en bicicleta.

BIBLIOGRAFÍA

Antón Clavé, S., & González Reverté, F. (2011). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona: UOC.

Armijos, D. (20 de 10 de 2013). Las ciclovías siguen siendo una deuda de la administración municipal de Guayaquil. *Andes*, pág. 1.

Asamblea Nacional. (2008). *Constitución*. Montecristi: Asamblea Nacional.

Averos Núñez, M. V. (10 de Mayo de 2010). *Propuesta de Diseño y Factibilidad de una Ciclovía en Guayaquil como una Alternativa de Transporte Recreacional*. Espol. Guayaquil: Escuela Superior Politécnica del Litoral. Obtenido de <http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/24224/1/D-90354.pdf>

Boullon, R. (2006). *Planificación del espacio turístico*. México: Trillas.

Cabarcos Novás, N. (2006). *Promoción y ventas de servicios turísticos*. España: Ideaspropias.

Calderón, L., & Arias, G. (18 de 02 de 2015). Ciclistas pertenecientes al grupo Monobikers. (A. Monserrate, Entrevistador)

Calispa, R. E. (2010). *Diseño de la Ruta Turística del Chagra para el Cantón Mejía provincia de Pichincha*. Machachi: LCM. Obtenido de esPOCH: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/575/1/23T0246%20ZURITA%20ROSA.pdf>

Castro, R. Q. (2010). *Elementos de turismo*. San Jose - Costa Rica: Universidad Estatal a distancia.

Centro de Investigaciones CIUDAD, Biciacción, Acción Ecológica, Fundación Ciudad Humana de Bogotá. (23 de Abril de 2013). Haciendo ciudad biciacción. *Ciclovías para Quito, 1ra. Centro de investigaciones CIUDAD*. Quito, Pichincha, Ecuador: Soboc Grafic.

Cipoletta Tomassian, G., Pérez Salas, G., & Sánchez, R. J. (2010). *Recursos naturales e infraestructura*. Santiago de Chile: Copyright.

Cohen , S. (2014). *Zen del ciclista urbano*. Barcelona: UOC.

CROW. (2011). *Manual de diseño para el tráfico de bicletas*. HOLANDA: CROW, Ede.

Diputación Provincial de Albacete. (2015). *Turismo en Albacete*. Albacete: Copyright.

Echeverry, C. Á. (2012). Evaluación de las CicloRutas como política pública en Bogotá. *Andes*, 8.

El Telégrafo. (29 de 06 de 2014). El sistema municipal de alquiler de bicicletas creció más del 100% en este año. *El Telégrafo*, pág. 5.

El universo. (06 de 04 de 2014). La ciclovía luce reparada, pero con poca afluencia de usuarios. *El Universo*, pág. 1.

Equipo Consultor Tourism & Leisure – Europraxis. (2007). *PlanDeTur 2020*. PlanDeTur 2020.

Esteban Curiel, J. (2014). *Turismo cultural y gestión de museos*. Madrid: DYKINSON S.I.

Estrada, G. M., Sarmiento, O., & Jacoby, E. (15 de Mayo de 2009). *Universidad Los Andes*. Obtenido de Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa: http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIAS_manual_espanol.pdf

Flores Ruiz, A. L. (2012). *DISEÑO DE UNA RUTA TURÍSTICA PARA EL CANTÓN PANGUA, PROVINCIA DE COTOPAXI*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Game, R. (02 de 2015). Uso de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul como potencial turístico. (A. Monserrate, Entrevistador)

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. (2012). *Plan Maestro de Ciclovías*. Chile: Gobierno Regional.

Gomes Cásseres, T. (2003). *Deporte, juego y paseo dominical*. Bogotá: Copyright. Obtenido de <http://www.bdigital.unal.edu.co/16358/1/11243-27155-1-PB.pdf>

Gómez Martín, B., & López Palomeque, F. (2010). *Regionalización turística del mundo*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

Hernández, J. M. (2013). *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. España: Septem ediciones, S.L.

Hidrovo Proaño, S. C., & Estrella Avecillas, N. B. (Septiembre de 2012). *Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa que Ofrezca Cicloturismo Alrededor de los Principales Atractivos Naturales de San Miguel de los Bancos*. Quito: UPS. Obtenido de <http://www.dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3720/1/UPS-QT03263.pdf>

IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. (Noviembre de 2007). *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España*. Madrid: IDAE.

Lanfranco, P. (2003). *Muévete por tu ciudad*. Santiago de Chile: LOM.

Lira Mejía, M. C., Landeros Guerra, M. S., Sánchez Arellano, V., Alonso Ortega, M. C., & Carrillo Perez, H. G. (2010). Atractivos turísticos pocos conocidos en la zona norte del Estado de Guanajuato. *TURyDES*.

López Olivares, D. (2005). *El sistema turístico en Nicaragua*. Nicaragua: KRK.

M.I. Concejo Cantonal de Guayaquil. (2001). *Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil*. Guayaquil.

Martillo, J. (17 de 02 de 2015). Ciclistas pertenecientes al Club. (A. Monserrate, Entrevistador)

Medina Aguerrebere, P. (2012). *Comunicar y curar un desafío para pacientes y profesionales sanitarios*. Barcelona: UOC.

Mera, C. (2014). *Como crear una ruta turística*. Santiago: Copyright. Obtenido de <http://www.carlesmera.com/2014/04/como-crear-una-ruta-turistica.html>

Ministerio de Turismo. (2008). *Ley de Turismo*.

Ministerio de vivienda y urbanismo. (2009). *Manual de viabilidad urbana*. Santiago: Diario oficial de la República de Chile.

Ministerio del Interior. (2010). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad*.

Molgares Guerrero, J. A., & Collado Espejo, P. E. (2011). *XXII Jornadas de patrimonio cultural de la región de Murcia*. Murcia: Tres Fronteras.

Monterrubio Cordero, J. C. (2009). *Comunidad receptora: Elemento esencial en la gestión turística*. México: Universidad autónoma del Estado de México.

Olmos Juárez, L., & García Cebrián, R. (2011). *Estructura del Mercado Turístico*. Madrid: Paraninfo, SA.

Organización Mundial del Turismo OMT. (2007). *Entender al turismo*. España: OMT.

Pazmiño Heredia, J. I. (2013). *Registro de los Atractivos Turísticos, que se ubican a lo largo de la Ciclovía El Arenal-Miraflores y su Aporte en el Turismo del Cantón Ambato*. Universidad Técnica de Ambato. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de

http://repo.uta.edu.ec/bitstream/handle/123456789/5205/Tth_2013_136.pdf?sequence=1

Roberts, O. (2010). *En forma con la bicicleta* (4ta. ed.). España: Hispano Europea, S.A.

Román, F., & Ciccolella, M. (2011). *Turismo rural en la Argentina*. Argentina: IICA.

Ruano Pavón, C., & Sánchez Casimiro, M. J. (2014). *Diseño de productos y servicios turísticos locales*. Málaga: IC.

SCP. (2014). *Piscinas XXI*. España: Pool distributors Spain S.L.

SENPLADES. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Montecristi.

Seoánez Calvo, M. (2010). *El medio ambiente en la opinión pública*. España: Aedos S.A.

Sidnei , R. (2010). Estudio de las Relaciones entre la Sociedad y la Naturaleza, y su Aplicación en Investigaciones sobre Ocio y Turismo. En M. Castillo Nechar, & A. Panosso Netto, *Epistemología del Turismo* (págs. 154-171). México: Trillas.

Torres Bernier, E., Esteve Secall, R., Fuentes García, R., & Martín Rojo, M. (2006). *Estructura de mercados turísticos*. Barcelona: UOC.

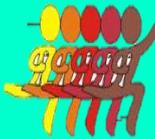
Vela Sampedro, D. M. (2012). *Diseño de un producto turístico para la conservación y uso del patrimonio cultural del Centro de Turismo Comunitario*

San Virgilio, cantón Arajuno, provincia de Pastaza. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Vera Rebollo, F., & Rodríguez Sánchez, I. (2012). *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras.* Valencia: JPM Ediciones.

ANEXOS

Ficha de Observación

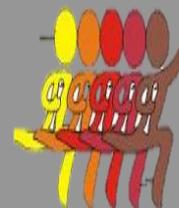
 UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL CARRERA DE TURISMO Y HOTELERÍA 		
FICHA DE OBSERVACIÓN		
Datos Generales:	Ciclovía de la Ruta de Puerto Azul - Provincia del Guayas	
Observador:	Anabel Monserrate Gayas	
Hora de inicio:	9:00 AM	
Hora de terminación:	6:00 PM	
Fecha de observación:	27 de Enero del 2015	
Tipo de observación:	Directa	
Nº de observación:	3ra.	
TEMA U TÓPICO	ASPECTOS A OBSERVAR	COMENTARIOS
Evaluación del uso de la ciclovía para determinar si es usada correctamente y de esta manera evidenciar los beneficios de su buen uso y el gran potencial turístico que posee por los escenarios que se encuentran aledaños al sector.	Imprudencia de los conductores	La ciclovía de la Ruta de Puerto Azul no es usada de manera correcta debido a los grandes inconvenientes que existen por las imprudencias de los peatones y los motorizados, los cuales no permiten la libre circulación del ciclista, además no existen servicios necesarios para la ejecución de la actividad ciclista; es decir no hay un lugar que ofrezca alquiler de bicicletas para aquellos que no cuentan con una y mucho menos existen locales que brinden servicios durante el recorrido si el ciclista presenta algún percance con su medio de movilización. La ciclovía posee un gran potencial turístico por todos los escenarios y atractivos que se encuentran durante el recorrido y facilidad de acceder a las hermosas playas de nuestro país. Sin embargo no cuenta con señalética suficiente, tanto así que algunos ciclistas estaban desorientados de la ubicación de la ciclovía y estos manifiestan inseguridad y desconfianza porque solo existen 3 agentes para el control de la ciclovía y no están de forma perenne porque pedalean hasta la Ruta de Cerecita debido a que ese es el trayecto que deben cuidar y controlar.
	Infraestructura	
	Peatones en la ciclovía	
	Servicios complementarios	
	Agentes de tránsito en la ciclovía	
	Atractivos turísticos	

Fuente: Elaborado por Anabel Monserrate

Ficha de Entrevista



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL
CARRERA DE TURISMO Y HOTELERÍA



FICHA DE ENTREVISTA

Lugar: Guayaquil	
Fecha: 27 de Febrero del 2015	Hora: 13:00
Entrevistado: Ronald Game	
Edad:	Género: Masculino
Dirección: Av. Quito # 914 y Hurtado, 10 piso, Of. 10-A	
Entrevistador: Anabel Monserrate Gayas	
Introducción: Soy estudiante de la Universidad de Guayaquil, carrera de Turismo y Hotelería, estoy realizando una investigación sobre el uso de las ciclovías, es importante y primordial en la investigación las opiniones vertidas por usted y de esta manera poder determinar los factores que influyen en su buen uso y las diferentes actividades que se puedan realizar mediante la misma.	
Característica de la Entrevista: Confidencial	
PREGUNTAS	
¿Considera que las ciclovías se encuentran ubicadas correctamente y que opina sobre su infraestructura?	
¿Considera que los peatones y conductores respetan el uso exclusivo de ciclistas?	
¿Considera que es necesario educación vial para el buen uso de la ciclovía?	
¿Qué adecuaciones considera que le hace falta a la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul para brindar facilidades al ciclista?	
¿Considera que por medio de las ciclovías se puede trasladar de un lugar a otro de forma segura y por qué?	
¿Cree que la ciclovía de Puerto Azul puede ser utilizada con fines turísticos y por qué?	
¿Considera que los servidores turísticos son necesarios para un servicio de calidad y comodidad al sector ciclismo?	
¿Qué opina sobre la implementación de rutas turísticas en la ciclovía desde la Ruta de Puerto Azul?	
¿Cuáles considera que son los beneficios de practicar el cicloturismo?	

Fuente: Elaborado por Anabel Monserrate

Fotos de la Entrevista con el Presidente del Club “Ciclistas sin Fronteras”



Sr. Ronald Game en su oficina

Fuente: Entrevista realizada por Anabel Monserrate



Fuente: Entrevista realizada por Anabel Monserrate

Entrevista

Inicio del Club

Datos generales:

Primeramente me dediqué al deporte, hace 12 o 13 años traje una bicicleta de Estados Unidos y luego incorporé un grupo que seguramente es el más antiguo de ciclistas en Guayaquil, por lo menos de ciclismo ciudadano y aventura, ahí conocí algunos amigos y luego de un año decidimos crear nuestro propio club, un poco emanados y unidos por características comunes, la mayoría éramos profesionales, yo soy consultor jurídico y otros compañeros más por lo que teníamos más afinidad y decidimos formar un club independiente y luego de una gran selección, porque todos nosotros teníamos un común nominador que era no tener barreras y por eso le pusimos al club “Ciclistas sin fronteras”, el cual tiene aproximadamente 11 años de actividad, somos un club legalmente reconocido por el Ministerio de Deporte y hemos participado en muchísimas actividades de ciclismo dentro y fuera del país, de ciclismo ciudadano, deportivo y de aventura.

Preparación académica:

Estudie derecho en la Universidad Católica y me dedico a ello con algunas especialidades de derechos humanos, etc. He tenido algunas preparaciones en diferentes órdenes, he sido periodista, reportero, siempre en la línea de la defensa de los derechos ciudadanos, humanos y derechos del consumidor y usuario; hace algunos años formé con un amigo la oficina de protección del consumidor, y fui autor de un proyecto de ley de defensa del consumidor que luego ya lo plasmaron realidad, un poco coincidentemente ese proyecto que no fue elaborado por mí, esa ley actual tomo parte de lo que nosotros hace mucho tiempo estábamos haciendo para defender los intereses de los consumidores y usuarios, entonces siempre en esa línea; creemos que

el ciclismo es una alternativa válida para el transporte ciudadano y que además es una importante solución a los problemas ambientales, de movilización, de emulsión ambiental y también de salud, y creemos que en esa misma línea por lo mismo el Gobierno debería liberar totalmente los aranceles de bicicleta y artículos de ciclismo porque van a representar un gran ahorro en combustible, en control de la contaminación ambiental, en gastos de salud pública y finalmente en movilización.

Entrevistador: ¿Considera que las ciclovías se encuentran ubicadas correctamente y qué opina sobre su infraestructura?

Entrevistado: Las ciclovías en general, no se encuentran ubicadas la mayoría de ellas correctamente, en algunos casos creemos que casi es una burla, porque por ejemplo la avenida Rodríguez Bonín que conecta puente Portete con la vía a la Costa, que se construyó o amplió en momentos cuando estaba ya vigente el artículo 209 de la ley de tránsito el cual establece que toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar con un espacio para ciclovía, entonces el constructor burló la ley porque hizo una ciclovía no segregada de la vía pública, sino que en parte es un carril medio segregado y en parte es una ciclovía que dice que continúa por la acera, entonces pintaron la acera para decir que había una ciclovía lo cual es una burla.

Esa llamada ciclovía en esas partes se estrella con postes de alumbrado público y por lo tanto el ciclista no puede continuar con el recorrido, o hay personas que en un paradero están esperando un transporte de bus urbano, entonces eso es una burla. De igual manera hay otro tipos de ciclovía que están incorrectamente planificadas como la del centro de la ciudad, porque no es una ciclovía que está suficientemente segregada y tampoco se la respeta, mereciendo críticas de las autoridades de tránsito que por tal hecho, lo cual no es excusa, dicen que tampoco obliga a que se las respete porque está mal planificada, y si seguimos viendo las ciclovías que existen en Guayaquil o sitios aledaños, que son 15, vemos que otras tampoco están bien planificadas.

La ciclovía de la avenida del bombero por ejemplo; las ciclovías deben tener conectividad que de alguna manera enlacen un sector con otro y que uno

se pueda trasladar en sentido de movilidad, pero la ciclovia de la avenida del bombero es una ciclovia que no conduce a ninguna parte, porque empieza en el cruce de la via a la Costa con la avenida Rodríguez Bonín, con las cuales no tienen conectividad, y termina en el parqueo del Megamaxi, por favor entonces como decía la ex Concejal Galeano para usar esa ciclovia tenemos que tomar un taxi y trasladarnos a esa ciclovia, entonces está mal planificada.

Existen algunas en que fuimos consultados, por ejemplo la ciclovia de la via a la Costa que empieza en Puerto Azul que creemos que es una de las obras más extraordinarias en favor del ciclismo que se ha realizado y que ha sido realizada por el Gobierno Nacional a quien le estamos muy agradecidos por tal hecho, es una ciclovia que actualmente tiene aproximadamente 60 km, y que el tramo de Puerto Azul a Puerto Hondo es de concreto, y está por sobre el nivel de las vías vehiculares, me parece sensacional y además permite que los moradores de una ciudadela, hay muchas en ese sector, se trasladen de una a otra en bicicleta, que simula el ciclismo, maravilloso.

A la altura de Puerto Hondo hay un paso desnivel para ciclistas, realmente hay dos, hay otra a la altura de Chongon, muy bien elaborado que permiten que el ciclista siga la ruta, se traslade a lado derecho de via a la Costa y sigue hasta Progreso, una ciclovia completamente segregada de la carretera y que además en ocasiones pasa por en medio de bosques y de árboles y de zonas que son muy agradables para el ciclista; entonces creemos que esa es la forma de conducirse realizando un proyecto de ciclovías, en este caso nos consultaron,.

En los otros casos urbanos no hemos sido consultados y entonces la ciudad se está quedando en pañales; acabo de estar hace dos o tres semanas en Medellín en el foro mundial de la bicicleta en representación del Ecuador y de hecho fui uno de los expositores, y entonces quedamos un poco asombrados y con cierta envidia de que otras ciudades de Sudamérica construyen ciclovías a un ritmo acelerado, 40, 80, 100 km anuales en ciudades grandes; en Quito tenemos un gran tramo de ciclovías y además se realiza un ciclopaseo todos los domingos que tiene aproximadamente 30 km y que mueve a más de 20.000 personas cada fin de semana, dicen que hasta 50.000 personas, eso es un éxito; en Guayaquil no se da.

Cuando hacemos propuestas o hacemos planteamiento somos bien recibidos y escuchados por el Alcalde, sin embargo el municipio como tal no ha tomado ninguna acción, un bicipaseo que le llamábamos el tontómetro que existió hasta hace 3 años en el centro de Guayaquil y era tontómetro porque tenía menos de 3 km de extensión, yo creo que era 2 km y que contra nuestras opiniones pedimos que se amplíen por lo menos de malecón a malecón, de malecón Simón Bolívar siguiendo la av. 9 de Octubre, cruzando el parque centenario, ya se habían planificado unas rampas para que los ciclistas puedan pasar directamente por la 9 de Octubre y por en medio del parque, continuaban luego cruzando el puente 5 de Junio y se adentraba al parque lineal y a la altura de la Católica cruzábamos el puente Zigzag para regresar por una ciclovia que si existe interiormente en los predios de la Universidad de Guayaquil para regresar. Era una extensión de aproximadamente 20 km, no nos escucharon en el Municipio.

Hay un señor que es el director del cual que dice que tiene título ciclista porque es hijo de Daneses pero que en la práctica no tiene buenos incentivos para el desarrollo del ciclismo, a pesar que en su departamento existe un departamento un poco recóndito cual si fuera una sección secreta de la Nasa, llamado departamento de proyectos especiales, que por su nombre uno no podría advertir de que se trata pero que ellos han elaborado no menos de 8 buenos proyectos de ciclovías urbanas desde hace algunos años, que dirigido por el arquitecto Gino Mera que es nuestro amigo, a quien apreciamos y elogiamos su don de gente y su capacidad de visualizar grandes proyectos pero tan pronto llegan a las manos del director se detienen y ninguno de sus proyectos han sido llevados a cabo ni han sido presupuestados hasta el momento pero lo cual es una lástima. Cuando discutíamos la ordenanza de ciclismo, este funcionario se opuso a que entre en vigencia y que sigamos analizando, llegamos a consensuar en un 90% nuestro proyecto de ordenanza sobre ciclismo y ciclistas en la ciudad de Guayaquil, y luego desde hace tres años quedó en suspenso de siete funcionarios que no cabía seguir discutiendo porque hasta que el Municipio tome la competencia del tránsito, decía él, no era procedente aprobar ninguna norma sobre ciclista, como que si los ciclistas

no existían ni existen ni sigan andando en Guayaquil, en fin, cosas irónicas que suelen ocurrir en esta ciudad.

Entrevistador: ¿Considera que los peatones y conductores respetan el uso exclusivo del ciclista?

Entrevistado: Los conductores en el área urbana casi no respetan la ciclo vía; tratándose de los peatones, aquí hay que hacer una discreción, los peatones son los sujetos menos favorecidos del tránsito, poco se los respeta en la ciudad, la parte más palpable está en el centro en que los peatones son casi atropellados por los carros.

Yo creo que de alguna manera inclusive porque a veces los peatones son imprudentes pero pueden ser de cualquier manera respetados, los conductores de los buses del sistema de metro vía, creo que tienen las ordenes de continuar con su paso preferentemente, no importa que se cruce un peatón y por eso han matado algunos peatones, en especial en un cruce de vías importantes que es la plaza de San Francisco (Pedro Carbo y 9 de Octubre), allí han matado los buses de la metro vía a 4 o 5 peatones en los últimos tres años, parece que ellos que además son choferes heredados del sistema de buses arcaicos y colectivo de Guayaquil que debería desaparecer y que son unos monstruos al volante y que heredan esa conducta conduciendo la metro vía, los mismos defectos los hacen, se cruzan y estorban las calles, tratan mal al usuario y otras cosas más, entonces no se los respeta; el peatón es amigo del ciclista y pienso que pueden convivir en armonía, una muestra de aquello en una ciclo vía muy importante que se la debemos también al gobierno, que por el momento tiene 8 km de extensión y empieza en malecón y el oro y que cruza la Isla Santay y termina en el malecón de Durán, a lo largo de este camino que es una ciclo vía compartida con peatones, transitan todos los días ciclistas y peatones, y lo hacen en debida forma, yo diría que casi no hay problema lo cual evidencia que es factible la convivencia entre ciclistas y peatones.

Entrevistador: ¿Considera que es necesario educación vial para el buen uso de la cicloavía?

Entrevistado: Sin duda alguna, la educación vial debe ser permanente para toda la población empezando por los ciclistas, nosotros elaboramos un instructivo para los ciclistas que usan la cicloavía de la vía a la Costa, que tiene por objeto facilitar el tránsito de los ciclistas y prever también los posibles accidentes que pudieran ocurrir, en el que le pedimos que tengan prudencia, que no vayan a mucha velocidad, en especial cerca de las zonas pobladas, que estén atentos a que en especial en los inviernos el camino de la cicloavía podría estar estorbado por ramas de árboles o frutos de los mismos que caen y que además conserven siempre la derecha porque la cicloavía de la vía a la Costa es bidireccional, lo cual implica que dentro de los 3 metros de ancho por el 1 metro y medio transitan ciclistas en sentido contrario.

Entrevistador: ¿Qué adecuaciones considera que le hace falta a la cicloavía de la Ruta de Puerto Azul para brindar facilidades al ciclista?

Entrevistado: La cicloavía de Puerto Azul no ha sido recibida todavía formalmente por el gobierno, esperamos que tenga todas las características idóneas que necesita una cicloavía, que debe estar completamente señalizada que todavía no lo está, que debe de haber partes en que se permitan el acceso en bicicleta desde la cicloavía a las urbanizaciones laterales, y que además deba estar iluminada en las noches porque es una cicloavía que conecta ciudadelas urbanizadas, entonces todas estas cosas no sabemos todavía si se van a realizar, aspiramos a que estén tomadas en cuenta, pero lo más importante de ese sector de cicloavía de Puerto Azul es que es de concreto por lo tanto no va a ocurrir lo que ocurrió en la cicloavía de la vía a la Costa desde Puerto Hondo hasta Progreso, en especial desde Puerto Hondo hasta el km 40 donde hay sectores en donde el asfalto ha cedido, bien por la inicial invasión de carros conducido por choferes irrespetuosos e imprudentes que en la primera semana de inaugurada la cicloavía se metieron en la cicloavía y ocasionaron daños y perjuros en las mismas, o ya sea por fallas en el diseño de la cicloavía por parte de la empresa constructora, fallas que han estado siendo todas ellas superadas porque ya han balseado las cicloavía en algunos sectores.

Entrevistador: ¿Considera que por medio de las ciclovías se puede trasladar de un lugar a otro en forma segura?

Entrevistado: Sin duda alguna, una ciclovía bien elaborada que debe ser segregada de la vía principal, permite el traslado de los ciclistas en forma segura de una parte a otra, esto existe en las ciclovías que ha desarrollado el gobierno, la ciclovía de la Isla Santay, la ciclovía de la vía a la Costa, otras realizadas en administraciones anteriores como la ciclovía del puente sobre la unidad nacional, hay ciclovía de lado y lado; pero en general en la ciudad de Guayaquil no existe ciclovías en función de movilidad que deberían existir y permitir la movilización de las personas del norte al sur de la ciudad y viceversa o del este al oeste con interconectividad, un ex concejal urbanista, él sugería que debe de aprovecharse las avenidas Quito y Machala que son las más amplias para hacer ciclovías segregadas o espacios dedicados exclusivamente al ciclista y que permitan en una forma rápida la movilización de los ciclistas de un extremo a otro de la ciudad y a eso tenemos que acotar.

Entrevistador: ¿Cree que la ciclovía de Puerto Azul puede ser usada con fines turísticos?

Entrevistado: Yo pienso que todas las ciclovías pueden ser usadas con fines turísticos, y que actualmente en cierta forma lo son las que existen, la ciclovía de la Isla Santay es usada con mucha frecuencia con fines turísticos y pienso que todas ellas, porque un turista conoce mejor una ciudad andando en bicicleta, si uno va a Buenos Aires por ejemplo o a New York o a ciudades muy grandes, encuentra que las ciclovías es un método muy bueno para que uno pueda conocer una ciudad, uno en carro no conoce bien una ciudad, en bicicleta a una menor velocidad, con facilidades de detenerse en cualquier momento para observar un panorama circundante es mucho más fácil conocer una ciudad, y pienso que esto hay que desarrollarlo, es una de las cosas favorables que no ven las autoridades y que por eso no desarrollan suficientemente las ciclovías y en especial en la ciudad de Guayaquil.

Entrevistador: ¿Considera que los servidores turísticos son necesarios para un servicio de calidad y comodidad al sector ciclismo?

Entrevistado: Sin duda alguna, existen ya pequeñas organizaciones por ejemplo el Hostal Max que organiza periódicamente recorridos ciclísticos para turistas extranjeros en la ciudad de Guayaquil, y que aprovecha las pocas ciclovías que existen o las más lejanas que están bien realizadas para todas las semanas utilizando un stop de bicicletas que tienen y guías turísticos que hablan varios idiomas, llevar a los turistas extranjeros en bicicleta a recorrer y conocer la ciudad, eso es excelente.

Entrevistador: ¿Qué opina sobre la implementación de rutas turísticas en la ciclovía desde la Ruta de Puerto Azul?

Entrevistado: Si hablamos en términos de la ciclovía de la Ruta de Puerto Azul es muy pequeña, más bien en la ciclovía que continua después de Puerto Azul y que empieza en Puerto Hondo es muy turística, pensamos también que debe continuarse de la ciclovía que en este momento llega a Progreso hasta Playas, de Progreso a Playas se puede ir en bicicleta utilizando el espaldón, pero el año pasado tuvimos una víctima que lamentar, un ciclista atropellado que perdió la vida en ese sector de Progreso a Playas, creemos que allí también hay que acondicionar un espacio segregado de la vía principal como ciclovía, y yo pienso que se puede fomentar mucho el turismo en esta ciclovía.

Entrevistador: ¿Cuáles considera que son los beneficios de practicar el cicloturismo?

Entrevistado: Sin duda alguna el cicloturismo ayuda a mejorar la calidad de vida, ayuda a conocer más el entorno; cicloturismo que puede ser en la ciudad o que puede ser fuera de la ciudad, que de alguna manera mi grupo hace y fomenta el cicloturismo extra ciudad, por caminos vecinales, yo creo que hemos recorrido gran parte de los caminos vecinales de la provincia,

conociendo fauna y flora que no se encuentran a la mano y que no es vista cuando uno está yendo por la carretera, además compenetrándose y comunicándose uno con los pobladores de pueblos que están adentro de la carretera hacia la montaña, y esta es una gran forma de conocer a su país, sus habitantes, su flora y fauna.

Encuesta

Soy estudiante de la Universidad de Guayaquil, Carrera de Turismo y Hotelería, mi nombre es Anabel Monserrate; estoy realizando un trabajo de investigación para determinar el uso de la ciclovía; por lo que es de vital importancia su respuesta. La información obtenida es anónima y totalmente confidencial; y las preguntas son objetivas con cinco alternativas de respuesta.

1) ¿Considera usted que las Ciclovías se encuentran ubicadas correctamente?

	Definitivamente si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Definitivamente no

2) ¿Está usted de acuerdo en que hace falta señalización para las Ciclovías?

	Totalmente de acuerdo
	De acuerdo
	Ni en acuerdo / Ni en desacuerdo
	Parcialmente de acuerdo
	Totalmente en desacuerdo

3) ¿Considera que los choferes y peatones respetan el uso exclusivo de las Ciclovías?

	Claro que si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Claro que no

4) ¿Cree usted que las Ciclovías son un medio seguro para trasladarse?

	Totalmente si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Totalmente no

5) ¿Considera que la educación vial es indispensable para el buen uso de las Ciclovías?

	Por supuesto que si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Por supuesto que no

6) ¿Cree usted que hacen falta agentes de tránsito para las Ciclovías?

	Totalmente si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Totalmente no

7) ¿Considera que las Ciclovías pueden ser usadas con fines turísticos y recreativos?

	Siempre
	Casi siempre
	Tal vez
	Muy poco
	Nunca

8) ¿Si se implementara rutas turísticas para las Ciclovías, realizaría turismo en bicicleta?

	Siempre
	Casi siempre
	Tal vez
	Muy poco
	Nunca

- 9) ¿Está usted de acuerdo que con la implementación de rutas turísticas se fortalecería el cicloturismo?

	Totalmente de acuerdo
	De acuerdo
	Ni en acuerdo / Ni en desacuerdo
	Parcialmente de acuerdo
	Totalmente en desacuerdo

- 10) ¿Recomendaría visitar los diferentes atractivos mediante las rutas turísticas implementadas en las Ciclovías?

	Totalmente si
	En parte si
	Tal vez
	En parte no
	Totalmente no