



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TEMA:

Análisis de Factibilidad para la Creación de Circuitos Turísticos en Guayaquil abordo de Bicicletas Tándem como Propuesta Ecológica de Transporte Turístico.

AUTORA:

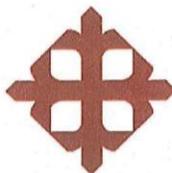
Pilpe Marmolejo, Carmen Katherine

**Trabajo de Titulación
previo a la Obtención del Título de:
INGENIERA EN GESTION EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TUTOR:

Ing. Medina Crespo, José Alberto, Mgs.

**Guayaquil, Ecuador
2014**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **Carmen Katherine, Pilpe Marmolejo**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional**.

TUTOR (A)

Ing. José Alberto, Medina Crespo, Mgs.

REVISOR(ES)

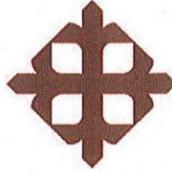
Dafne Eleanor, Vera Mosquera, Mgs.

M.Sc. Luis Gerardo, Massón Muñoz

DIRECTOR DE LA CARRERA

Dr. Alfredo Ramón, Govea Maridueña

Guayaquil, Febrero del 2014



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Carmen Katherine Pilpe Marmolejo

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte turístico**, previa a la obtención del Título de **Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, Febrero del 2014

EL (LA) AUTOR (A)

Carmen Katherine Pilpe Marmolejo



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Yo, **Carmen Katherine Pilpe Marmolejo**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte turístico**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, Febrero del 2014

EL (LA) AUTOR(A):

Carmen Katherine Pilpe Marmolejo

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios primeramente por siempre protegerme durante mi camino, llenarme de salud y fuerzas cada día para superar y vencer obstáculos a lo largo de mi vida.

A mi padre, quien con su paciencia, amor y a través de sus sabios consejos me ha enseñado a no desfallecer y siempre perseverar.

A mi madre, por ser mi ejemplo, mi apoyo incondicional, por su cariño y por enseñarme a nunca doblegarme ante nadie ni nada.

A mis hermanos, por creer en mí y siempre estar junto a mí brindándome su apoyo.

A mi Enamorado, por su apoyo incondicional y compañía durante todo este arduo camino.

Al Ing. José Medina, director de tesis, por sus ánimos, valiosa guía y asesoramiento a la realización de la misma.

Gracias a todas las personas que ayudaron directa e indirectamente en la realización de este proyecto.

CARMEN KATHERINE PILPE MARMOLEJO

DEDICATORIA

A mis padres, con todo mi cariño y amor les dedico este trabajo de titulación, a quienes con su esfuerzo y sacrificio hicieron todo por darme lo mejor, por motivarme, por siempre confiar en mí, por estar presente cada segundo de mi vida y porque el orgullo que sienten por mí, fue lo que me hizo llegar hasta el final.

Porque aun en la distancia me hicieron sentir siempre a su lado, por lo que valen, por sus ejemplos dignos de superación y entrega, porque admiro su fortaleza y por lo que han hecho de mí, este trabajo lleva hoy en día sus nombres y mi eterno agradecimiento.

Carmen y Ricardo

CARMEN KATHERINE PILPE MARMOLEJO

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	XIII
ABSTRACT	XV
RESUMÉ	XVI
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
PRELIMINARES	3
1.1. <i>Justificación</i>	3
1.2. <i>Antecedentes</i>	4
1.3. <i>Planteamiento del problema</i>	9
1.4. <i>Formulación del Problema</i>	12
1.5. <i>Objetivos</i>	12
1.5.1. <i>Objetivo General</i>	12
1.5.2. <i>Objetivo Específicos</i>	12
1.6. <i>Formulación de la Hipótesis</i>	12
CAPITULO II	13
MARCO CONTEXTUAL	13
2.1. <i>Marco Teórico</i>	13
2.2. <i>Marco Conceptual</i>	22
2.3. <i>Marco Referencial</i>	24
2.4. <i>Marco Legal</i>	36
CAPITULO III	59
METODOLOGICO	59
3.1. <i>Tipo de investigación</i>	59
3.2. <i>Población y Muestra</i>	61
3.3. <i>Técnica de Recolección de Datos</i>	63
3.4. <i>Presentación y Análisis de Resultados</i>	66
3.4.1. <i>Análisis de los Resultados de las Encuestas</i>	66

3.4.2. <i>Análisis de la Entrevista</i>	76
CPITULO IV	79
LA PROPUESTA	79
4.1. <i>Antecedentes</i>	79
4.2. <i>Análisis del Mercado</i>	81
4.2.1. <i>Características del Visitante Nacional y Extranjero</i>	81
4.2.2. <i>Principales Mercados Turísticos Emisores</i>	83
4.2.3. <i>Los 10 países con más bicicletas per cápita</i>	85
4.2.4. <i>Análisis de la Competencia</i>	89
4.3. <i>Análisis PEST</i>	92
4.4. <i>Análisis FODA</i>	93
4.4.1. <i>Factores Internos</i>	94
4.4.2. <i>Factores Externos</i>	95
4.5. <i>Descripción del Proyecto</i>	97
4.5.1. <i>ECOCYCLE TOUR</i>	97
4.5.2. <i>Equipo de Trabajo</i>	98
4.5.3. <i>Circuitos Turísticos</i>	100
4.5.4. <i>Estrategias de Promoción</i>	103
4.5.5. <i>Estrategias de Publicidad</i>	105
4.6. <i>Análisis financiero</i>	106
CONCLUSIONES	116
RECOMENDACIONES	117
BIBLIOGRAFÍA	118
GLOSARIO	125
ANEXOS	127
<i>ANEXO N° 1: FORMATO DE ENCUESTA</i>	127
<i>ANEXO N° 2: FORMATO DE ENTREVISTA</i>	129
<i>ANEXO N° 3: ENTREVISTA # 1</i>	130
<i>ANEXO N°4: ENTREVISTA # 2</i>	134

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA N° 1: CÁLCULO DE LA MUESTRA.....	63
TABLA N° 2: EDAD DE LOS ENCUESTADOS	67
TABLA N° 3: SEXO DE LOS ENCUESTADOS	68
TABLA N° 4: TENENCIA DE BICICLETA DE LOS ENCUESTADOS	68
TABLA N° 5: FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA EN CASO DE TENERLA, PRESTARLA O ALQUILARLA	69
TABLA N° 6: CONSIDERACIÓN A LA BICICLETA POR PARTE DE LOS ENCUESTADOS ..	70
TABLA N° 7: EXISTENCIA DE RUTAS MARCADAS PARA BICICLETAS.....	71
TABLA N° 8: CONSIDERACIÓN DEL CICLOPASEO COMO UN ATRACTIVO TURÍSTICO ..	72
TABLA N° 9: DISPOSICIÓN A PAGAR POR EL SERVICIO	73
TABLA N° 10: MONTO A PAGAR POR EL SERVICIO.....	74
TABLA N° 11: ACTIVIDAD PARA REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN	75
TABLA N° 12: 10 PRINCIPALES MERCADOS TURÍSTICOS EMISORES	84
TABLA N° 13: DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS 10 PRINCIPALES MERCADOS TURÍSTICOS EMISORES.....	85
TABLA N° 14: ANÁLISIS PEST	92
TABLA N° 15: CIRCUITO – RUTA TURÍSTICA ECOLÓGICA.....	102
TABLA N° 16 CIRCUITO – RUTA MALECÓN	102
TABLA N° 17: KITS EN BICICLETAS TÁNDEM.....	103

TABLA N° 18: KITS EN BICICLETAS NOVEDOSAS	104
TABLA N° 19: DETALLE DE INVERSIÓN EN ACTIVOS FIJOS.....	106
TABLA N° 20: PLAN DE INVERSIONES.....	107
TABLA N° 21: DEPRECIACIÓN Y AMORTIZACIÓN DE ACTIVOS.....	108
TABLA N° 22: FUENTES DE FINANCIAMIENTO	109
TABLA N° 23: GASTOS EN SUELDOS Y SALARIOS.....	110
TABLA N° 24: GASTOS DE ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS	110
TABLA N° 25: CÁLCULO DE CAPACIDAD INSTALADA DE LA EMPRESA.....	112
TABLA N° 26: DETERMINACIÓN DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES.....	113
TABLA N° 27: FLUJO FINANCIERO.....	114
TABLA N° 28: BALANCE GENERAL PROYECTADO	115
TABLA N° 29: ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS PROYECTADO	115

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: EDAD DE LOS ENCUESTADOS	67
GRÁFICO N° 2: SEXO DE LOS ENCUESTADOS	68
GRÁFICO N° 3: TENENCIA DE BICICLETA DE LOS ENCUESTADOS	69
GRÁFICO N° 4: FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA EN CASO DE TENERLA, PRESTARLA O ALQUILARLA	70
GRÁFICO N° 5: CONSIDERACIÓN A LA BICICLETA POR PARTE DE LOS ENCUESTADOS	71
GRÁFICO N° 6: EXISTENCIA DE RUTAS MARCADAS PARA BICICLETAS.....	72
GRÁFICO N° 7: CONSIDERACIÓN DEL CICLOPASEO COMO UN ATRACTIVO TURÍSTICO	73
GRÁFICO N° 8: DISPOSICIÓN A PAGAR POR EL SERVICIO.....	74
GRÁFICO N° 9: MONTO A PAGAR POR EL SERVICIO.....	75
GRÁFICO N° 10: ACTIVIDAD PARA REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN	76
GRÁFICO N° 11: 10 PRINCIPALES MERCADOS TURÍSTICOS EMISORES	84
GRÁFICO N° 12: PAÍSES CON MÁS BICICLETAS PER CÁPITA	88
GRÁFICO N° 13: FRECUENCIA DE USO DE BICICLETA EN SANTIAGO, CHILE.....	89

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA N° 1: CANTÓN GUAYAQUIL.....	6
FIGURA N° 2: PLANO TURÍSTICO DE GUAYAQUIL.....	7
FIGURA N° 3: TIPOS DE TURISMO ALTERNATIVO.....	20
FIGURA N° 4: BICICLETA – MEDIO MASIVO SALUDABLE.....	28
FIGURA N° 5: RANKING COPENHAGENIZE.....	29
FIGURA N° 6: CICLISTAS VESTIDOS FORMALMENTE.....	30
FIGURA N° 7: MÚLTIPLES INDIVIDUOS EN LA MISMA BICICLETA.....	30
FIGURA N° 8: NUNCA LLEVAN CASCO.....	31
FIGURA N° 9: BICIS DE COLORES LLAMATIVOS.....	31
FIGURA N° 10: HABLAR POR EL MÓVIL EN MARCHA.....	31
FIGURA N° 11: BICICLETA - AUTOBÚS.....	32
FIGURA N° 12: BICITOURS EN FRANCIA - VIAJES EN BICICLETA.....	33
FIGURA N° 13: CANAL DU MIDI.....	34
FIGURA N° 14: GASTO Y DURACIÓN DE VISITA.....	81
FIGURA N° 15: MOTIVO DE VIAJES Y ACTIVIDADES POR EL TURISTA NO RESIDENTE	82
FIGURA N° 16: MOTIVO DE VIAJES Y ACTIVIDADES POR EL TURISTA INTERNO.....	83
FIGURA N° 17: HOSTAL EL MANSO - GUAYAQUIL BICI TOUR.....	91
FIGURA N° 18: LOGO DE LA EMPRESA.....	97
FIGURA N° 19: UBICACIÓN DEL STAND ECOCYCLE TOUR.....	98
FIGURA N° 20: EQUIPO DE TRABAJO.....	100
FIGURA N° 21: FAMILIA EN BICICLETAS TÁNDEM.....	101
FIGURA N° 22: AMIGOS EN BICICLETAS TÁNDEM.....	101

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo general, aportar un análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte, con el fin de contribuir a la reducción de la contaminación ambiental e incentivar a una manera sana y diferente de realizar el turismo en esta ciudad que por su evolución mostrada a lo largo del tiempo, es considerada hoy en día un destino atractivo tanto para turistas nacionales y extranjeros.

El proceso de este estudio empieza con la situación problemática, la cual indica que tan contaminante es el automóvil y cada una de sus partes, las consecuencias que trae al incrementar cada vez más el parque automotor de este vehículo que se utiliza primordialmente para trasladarse en esta ciudad. Sin embargo, dentro del mismo, se plantea una pregunta general y otras concretas, ¿Tiene aceptación esta idea?, ¿Cuánta demanda tendrá esta propuesta?, ¿Servirá para reducir la contaminación?, ¿Cuáles son los beneficios de montar en bicicleta?

Para recolectar información y responder a las incógnitas antes mencionadas, se propone un estudio documental mediante información ya existente a través de libros, revistas, tesis elaboradas, informaciones de internet, seguido de un estudio de campo a través de encuestas y entrevistas; el mismo que es de suma importancia en este aporte, puesto que la información es más auténtica, al ser el grupo objetivo quienes emiten una opinión acerca de este proyecto.

Con esta propuesta se busca promover otra forma de realizar turismo en los diversos lugares turísticos que ofrece la ciudad de Guayaquil causando un impacto positivo al ambiente, a la salud y por ende al desarrollo turístico y económico para el país y los habitantes de la ciudad.

Finalmente luego de recoger datos e información a través del método cualitativo y cuantitativo, se procede a la tabulación de datos, para dar a conocer

resultados y conclusiones esperadas de este estudio que especialmente se enfoca en averiguar su aceptación.

PALABRAS CLAVES:

Bicicleta, Ecoturismo, Automóvil, Transporte ecológico, Salud, Contaminación, Turismo.

ABSTRACT

The present research has as overall objective to provide a feasibility study for the creation of tourist tours in Guayaquil aboard tandem bicycles as ecological transport proposal, in order to contribute to the reduction of environmental pollution and encourage a healthy and different way of performing tourism in this city that thanks to its evolution, is today considered an attractive destination for domestic and foreign tourists.

The process of this study begins with the problematic situation, which indicates how polluting the car and each of its parts are, the consequences it brings to increase more and more the vehicle fleet that is used primarily to move around this city. Moreover, within the same, it raises a general question and other more specific, Is this idea appealing? How much demand will this proposal have? Will it help to reduce the pollution? What are the benefits of bicycling?

To gather information and answer the unknowns mentioned above, a documentary study is proposed; using existing information in books, journals, other thesis, internet information, followed by a field study through surveys and interviews, which is of utmost importance in this contribution because the information is more authentic given that it is the target group who issued an opinion of this project.

This proposal seeks to promote another way of doing tourism in the various tourist attractions offered by Guayaquil's city causing a positive impact on the environment, health and therefore on the tourism and economic development of the country and citizens.

Finally, after collecting data and information through the qualitative and quantitative method, we proceed to the tabulation of data to present results and conclusions expected from this study that especially focuses on finding acceptance.

KEYWORDS: Bicycle, Ecotourism, Automobile, Green Transport, Health, Pollution, Tourism

RESUMÉ

Le présent travail de recherche a comme objectif général, apporter une analyse de faisabilité pour la création de circuits touristiques à Guayaquil à bicyclette tandem comme proposition écologique de transport. Ceci afin de contribuer à la réduction de la pollution de l'environnement et d'encourager à une manière saine et différente d'effectuer le tourisme dans cette ville qui par son évolution a montré au fil du temps, être aujourd'hui considérée une destination attractive pour les touristes nationaux et étrangers.

Le processus de cette étude commence par la situation problématique, ce qui indique que la voiture est hautement polluante comme chacune de ses parties, les conséquences qu'elle apporte pour grandir de plus en plus la flotte de ce véhicule qui est utilisé principalement pour se déplacer dans cette ville. Toutefois, dans la même étude, se pose une question générale et d'autres spécifiques, Cette idée a une acceptation?, Combien de demande aura-t-elle cette proposition?, Servira-t-il à réduire la contamination?, Quels sont les bénéfices de monter à vélo?

Pour récolter des informations et pour répondre aux inconnues ci-dessus, on propose une étude documentaire au moyen des informations existantes à travers des livres, des revues, des thèses élaborées, des informations sur Internet, suivi d'une étude de champ à travers des enquêtes et des interviews. Ce dernier travail est primordial dans cette contribution, puisque l'information est plus authentique, au moment d'être un groupe objectif qui émet une opinion à propos de ce projet.

Cette proposition vise à promouvoir une autre façon de faire du tourisme dans les divers lieux touristiques offerts par la ville de Guayaquil en provoquant un impact positif sur l'atmosphère, à la santé et donc au développement touristique et économique pour le pays et les habitants de la ville.

Finalement après la collecte de données et d'information à travers de la méthode qualitative et quantitative, on procède à la tabulation de données, pour permettre de connaître des résultats et les conclusions attendues de cette étude qui vise notamment vérifier son acceptation.

MOTS-CLÉS:

La Vélo, l'Écotourisme, l'Automobile, le Transport écologique, la Santé, la Contamination, le Tourisme

INTRODUCCIÓN

Guayaquil, puerto principal del Ecuador, actualmente ciudad atractiva tanto para turistas extranjeros, nacionales y locales por todas las bondades que posee como economía, parques, museos, etc.; así mismo por ser la ciudad más poblada de nuestro país, posee un parque automotor que ha crecido significativamente en los últimos 11 años, cuya cifra en el 2011 ascendió a 620.393, de los cuales, un promedio de 360 mil es considerado activo por cumplir cada año con el proceso de matriculación según los datos de la Agencia Nacional de Tránsito.

Este excesivo parque automotor que además de generar un tráfico interrumpido y pérdida de tiempo, incluye buses obsoletos que emanan mayor cantidad de dióxido de carbono, sin descartar el humo y el polvo que perjudican directamente a la salud de quienes los percibimos; atentando de esta manera contra nosotros mismos y el patrimonio de las futuras generaciones.

De acuerdo con un estudio realizado por el Municipio, la totalidad de automotores que ruedan en la ciudad es la responsable del 60% de la contaminación atmosférica por el uso de gasolina y diesel. Denominados también como "fuentes móviles", aportan con un promedio de 16 556 toneladas de óxido de nitrógeno (NOx) por año, además de 52 213 toneladas de monóxido de carbono (CO) dentro del mismo período; lo cual genera un severo impacto en la calidad del aire debido a el particulado fino (gas compuesto por dióxido de carbono) y que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) la exposición permanente a estos gases causan dificultades respiratorias; los asmáticos son los más sensibles, luego las mujeres embarazadas y los niños menores de 5 años.

El calentamiento global y sus efectos es un tema de interés general, tanto así que países desarrollados como Holanda y su capital Ámsterdam situada en el

puesto principal en el *Ranking Copenhagenize* que premia a las ciudades del mundo más amigables con la bicicleta, España y Francia pertenecientes a la Unión Europea, son modelos de países que han cambiado el uso del automóvil por la bicicleta para trasladarse a sus trabajos, hogares e inclusive realizar turismo con este medio de transporte denominado por expertos *transporte ecológico*.

Partiendo de objetivos específicos, se busca indagar la posibilidad de esta propuesta denominada “Análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte turístico” que no solo busca velar por el bienestar de esta bella ciudad sino también impulsar que los visitantes opten por una oferta amigable con el ambiente y la vida, que poco a poco está haciendo reflexionar a las personas que de nosotros depende evitar que los efectos de la contaminación surjan con mayor intensidad; y se tomen iniciativas como las que hoy en día se ven en la formación de clubes de ciclistas que no solo buscan mejorar su salud y tener una forma de entretenimiento sana y divertida sino contrarrestar este fenómeno al dejar de utilizar el automóvil por determinadas horas.

CAPITULO I

PRELIMINARES

1.1. Justificación

Hoy en día, a medida que los sueldos incrementan y las posibilidades de adquirir vehículos, artículos, etc. se vuelve más fácil; el primer pensamiento de las personas es adquirir un automóvil que les ayude a desplazarse a cualquier lado y en cualquier momento. Por lo tanto, estas tienden a endeudarse por largo plazo con el fin de satisfacer esa necesidad: *tener más confort y evitar subirse a un bus*. Sin embargo, no se detienen a analizar la cantidad de Co₂ que cada vehículo emana, el cual deteriora el medio ambiente y perjudica nuestra salud; es por este motivo que nace la idea de crear circuitos turísticos cuyo fin es promover el recorrido de los hermosos lugares y sitios turísticos que ofrece Guayaquil mediante el uso de bicicletas tándem, un transporte ecológico, sano y que además no ocupa mucho espacio al permitir trasladar a varias personas en un vehículo y por medio del cual se permite disfrutar entre familia y amigos de los bellos paisajes que nos brinda esta ciudad.

Además de que el proyecto de ordenanza sobre ciclovías para el cantón Guayaquil, que luego de haber sido discutido durante tres años en reuniones realizadas entre miembros de asociaciones ciclistas y funcionarios del municipio de Guayaquil, ya está siendo realidad y el cual, se encuentra conjuntamente ligado a las obligaciones constitucionales específicas (Art. 415), el mismo, que en materia de tránsito, es incentivar y facilitar “*el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías*”; de la misma manera, es importante recalcar que los países desarrollados buscan imponer nuevamente la moda de utilizar la bicicleta como medio de transporte, puesto que en el artículo de Luis Miguel Ortego (2013), menciona que en los últimos

años se habla del “peak – car”, término similar al utilizado después de la crisis del petróleo de 1973 “peak – oil”, el cual hacía referencia:

A un momento próximo en el que la producción de petróleo alcanzase un máximo a partir del cual declinaría aunque la demanda siguiese aumentando, que en este caso se refiere a un punto en el que en los países desarrollados cada vez se recorrerán menos kilómetros por persona y año en coche privado.

Así mismo, con la idea de este proyecto, se busca contrarrestar el daño al ambiente producido por las emisiones de carbono que origina el automóvil, aportar a incentivar la cultura del ciclismo que muchas agrupaciones de ciclistas quieren mediante los recorridos diurnos y nocturnos que realizan en las calles para hacer notar su presencia, exigir respeto e incentivar a los demás a realizarlo mediante sus divertidas salidas, motivando a utilizar este transporte como medio de movilización.

1.2. Antecedentes

La bicicleta, un sistema de transporte que fue creado en el siglo XVII, es un medio de transporte eficaz, sano y ecológico. Muchas personas han recurrido al uso de éste, como alternativa al vehículo convencional o automóvil, evitando así toda la contaminación que generan todos los tipos de transportes que utilizan energía fósil como el petróleo y sus derivados como la gasolina, estos tipos de combustibles emiten gases tóxicos como monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno en importantes cantidades hacia la atmósfera. (Méndez, M. L., & de Colombia, F. U. A., 2012, p.02)

En Guayaquil, la actividad ciclística ya se mencionaba en recortes de prensa de la época como *El Universo* a finales del siglo XIX, según destaca el periodista deportivo e historiador Ricardo Vasconcellos Rosado en el libro inédito “Memorias del Guayaquil Deportivo”; dentro del mismo, se narra que “*el uso de*

la bicicleta ha ganado terreno en Guayaquil, esta actividad fue popular hace más de un siglo en una ciudad donde actualmente predomina el gusto por el fútbol. (Neumane, 2013)

En los primeros años del siglo XX el ciclismo consiguió ubicarse como el deporte más popular de Guayaquil, reseña el libro Memorias del Guayaquil Deportivo y Cien años más tarde, el ciclismo en Guayaquil despegó luego de varias campañas que aficionados a este deporte y actividades que realizaron años atrás Luis Sánchez, de Ecuador Aventura, quien, en unión a su hermano, desde 1993 iniciaron con la meta de crear una cultura de ciclismo, en la que haya respeto a los ciclistas y a las señales de tránsito y de esta manera, hace ya 20 años, en Guayaquil apareció la primera agrupación que promovía el uso de la bicicleta como una alternativa de recreación. Los pioneros son dos hermanos, Luis y Ecuador Sánchez quienes fundaron el Club de Ecociclismo Ecuador Aventura, mediante el cual buscan ganarse el respeto ciudadano y que se les reconozca a los ciclistas espacios para transitar.

El Municipio desarrolló un proyecto con 10 bicirrutas, contando con la asesoría de organizaciones como Ecuador Aventura y Fundación Biciacción, dentro del cual, es importante recalcar que Sánchez fue uno de los que promovió la creación de bicirrutas que tuvo acogida posterior por parte del Municipio de Guayaquil. La primera ruta fue elaborada de 3,1 km, son dos rutas en una, una el malecón con el tramo del casco comercial, recorre desde el Malecón 2000, tomando por Junín hasta Lorenzo de Garaicoa (parque Centenario), regresando por Víctor M. Rendón, Escobedo, Nueve de Octubre, Chile, 10 de Agosto hasta volver al malecón.

Los domingos, y cada quince días, algunas vías del centro de la ciudad se cierran para que los deportistas salgan en familia. Actualmente, hay rutas para las bicicletas en la vía Terminal Terrestre-Pascuales, en la avenida Rodríguez Bonín y en la calle malecón Simón Bolívar y el Gobierno Nacional planifica la

ejecución de otra que irá de Guayaquil hasta Santa Elena, para motivar el turismo.

Entre las vías que ya no se utilizan por ser altamente peligrosas para los ciclistas están la Perimetral y la 25 de Julio, esta última al sur de la ciudad. “En la vía a la Puntilla el problema es la cantidad de colegios, en donde muchos padres de familia estacionan mal sus vehículos generando peligro a quienes pedaleamos”, dijo el Pedalista Máster William Morales. (Diario El Comercio, 2011)

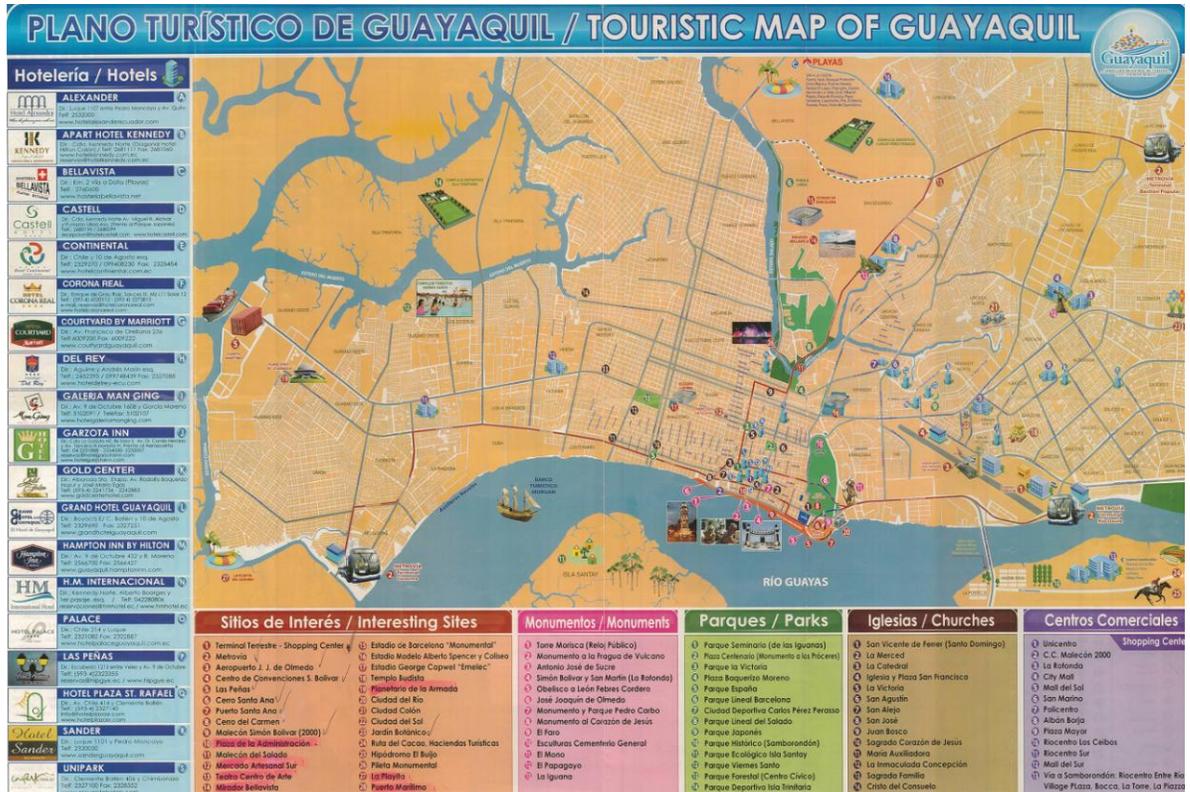
Esta propuesta se busca implementar en la ciudad de Guayaquil-Ecuador, puesto que, al ser considerado un lugar atractivo tanto para los turistas nacionales y extranjeros por su evolución que ha mostrado a lo largo del tiempo, y así mismo, al ser la ciudad más poblada del Ecuador con 2'350.915 habitantes (urbana y rural), corroborada por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), mediante el VII Censo de Población y VI de la vivienda del Ecuador llevado a cabo el 28 de noviembre de 2010, sería ideal para promover y brindar este servicio (Ver Figs. N° 1-2).

Figura N° 1: Cantón Guayaquil



Fuentes: www.eruditos.net - www.mapaguayaquil.com

Figura N° 2: Plano Turístico de Guayaquil



Fuente: www.mapaguayaquil.com

De la misma manera, gracias a la construcción del primer tramo del Parque Ecológico los Samanes en la ciudad de Guayaquil, el cual ofrece al público 22 canchas deportivas dentro de las 379 hectáreas de este complejo, que es cuatro veces más grande que el de La Carolina en Quito. Según el ex-Vicepresidente de la República, Lenin Moreno, este proyecto recreativo que tiene previsto estar listo en el 2014, tendrá gran importancia para estimular el turismo, ya que en el 2012 llegó a 1,2 millones de visitantes, cuando antes del 2007 apenas eran unos 300.000 al año; tal espacio ayuda también a que este tipo de servicio tenga acogida, puesto que al contar con 10 kilómetros de ciclo-vías, una playa artificial, área de conciertos, canchas deportivas, recorridos exclusivos para trote y caminatas, laguna y áreas para que puedan disfrutar las familias y cuya segunda fase del Parque irá paralela al río Daule, la cual incluirá

un balneario de agua dulce, y según estudios realizados por el Ministerio del Ambiente, en su área existen alrededor de 190 especies de flora, 104 de aves, 12 de mamíferos y ocho de reptiles, que hará de Guayaquil un lugar mucho más atractivo de lo que ya es ahora.

Además, Según cifras de la Comisión de Tránsito del Ecuador, el parque automotor de Guayaquil en el 2011 alcanzó las 370 mil unidades y para el año 2012, la proyección es que el número supere los 400 mil; por lo tanto, es importante conocer que si una persona recorre 15km para ir a su universidad o trabajo en auto, 5 días a la semana, 2 veces al día, 9 meses al año se generan 2.7 toneladas de CO₂ por año, por lo cual se necesitan 135 árboles para compensar esta contaminación.

Aparte de ser una propuesta preocupada por el medio ambiente, busca presentar una manera saludable y divertida de conocer la ciudad mediante el recorrido en bicicletas llamadas *Bicicletas Tándem* (diseñada para ser conducida por 2 o más personas, tiene varios puestos y pedales para mayor tracción), cuyo conductor será un guía turístico, quien expondrá lo más importante de cada lugar visitado, utilizarán este transporte para trasladarse a los diversos lugares turísticos que tiene Guayaquil, de la misma manera se podrá alquilar solo las bicicletas si el cliente así lo desea y también habrán diversos paquetes (kits) para que los usuarios elijan según sus preferencias.

Con respecto a los ingresos de los ecuatorianos, según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos 2011-2012 efectuada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el director reveló que la prioridad de los hogares es destinar el 24,34% de sus ingresos a alimentos y bebidas no alcohólicas, lo que significa un egreso de \$584,4 millones mensuales del total de \$2.393,5 millones. El transporte ocupa el segundo lugar con el 14,50% y un desembolso de \$349,4 millones. Sin embargo, no todos los hogares consumen igual por el problema de concentración y distribución del ingreso y el gasto. Rosero explicó

que el 10% de las familias más pobres del Ecuador concentra apenas el 4% del total del gasto.

Finalmente, dentro de estas estadísticas encontramos la variable que para este tipo de servicio compete conocer, como es el porcentaje de gasto que los ecuatorianos destinan a recreación y cultura, lo cual encontramos que es 4,8% área urbana y 3,8% área rural.

1.3. Planteamiento del problema

El motivo principal de la elaboración de esta propuesta es con el fin de reducir un poco la utilización del automóvil, mejorar el ambiente que nos rodea y por ende la salud misma; puesto que en un artículo publicado en una revista de Salud,

Por su motor de combustión que genera dióxido de carbono (CO₂), el automóvil es una de las fuentes principales de gases inductores del efecto invernadero. Este efecto ha generado ya un incremento de la temperatura media atmosférica y se estima que producirá en los próximos decenios alteraciones climáticas significativas de consecuencias inciertas, pero muy probablemente nocivas y posiblemente catastróficas. Independientemente del efecto invernadero, el crecimiento constante del parque automovilístico, del tráfico y de la infraestructura viaria urbana y rural es hoy una de las causas principales de la degradación del ambiente. Frente al automóvil privado, el transporte público o en bicicleta y el desplazamiento a pie contribuyen a reducir la contaminación, la congestión y el volumen de tráfico, así como la morbilidad y mortalidad por lesiones y por enfermedades relacionadas con la contaminación. El transporte no automovilístico promueve también la actividad física —con un efecto de mejora general de la salud— y contribuye a aminorar el efecto invernadero. La reducción del volumen de

tráfico y el impulso de métodos alternativos de transporte son así una política integral de promoción de la salud que ha de incorporarse en el movimiento de ciudades saludables, así como en las políticas de transporte y en la política económica en general. (Granados, 1998, p.137)

Además es importante conocer que el mal uso de cada una de las partes del automóvil como se expone en la página web de *autocompartido*, produce contaminación. Por ejemplo, la climatización es confort y seguridad pero hay que saber utilizarla con conciencia, el sobre consumo de aire acondicionado puede aumentar en un 25% el consumo de combustible en la ciudad. Las emisiones de CO₂ debido a la climatización producen 2,6 kg CO₂/100 km; lo cual ocasiona más gasto en combustible y más emisión de este gas que tanto daño causa al medio ambiente.

Otro tema relevante mencionado por Diego Puente de "Ciclópolis" en una entrevista radial, se debe a que actualmente, él sostiene que la sociedad y el hecho de convertirnos en una ciudad moderna ha provocado que optemos por adquirir la tecnología, puesto que:

El progreso está relacionado entre más rápido te mueves, queremos menos gente caminando, lo cual involucra cambiar las bicicletas por un carro, aparte que representa estatus y adquirir combustible es barato en comparación a otros países donde la gasolina no es subsidiada. El uso del vehículo particular consume el 80% de espacio, de contaminación, el subsidio solamente ayuda al 20% de la gente que tiene vehículo. La bicicleta es el vehículo más eficiente que existe puesto que ahorra dinero.

Otro factor, es el tráfico, que por la excesiva cantidad de vehículos imposibilita llegar a una hora prudente a los diversos destinos, según opiniones publicadas por el diario el Universo (2012),

La (vía) Machala, Boyacá, la Domingo Comín, la Francisco de Orellana, por donde está el Policentro, la Víctor Emilio Estrada, Circunvalación Sur, la Carlos Julio (Arosemena), la Perimetral y Casuarina”, son las vías que presentan mayor congestión. Además, agregan que el tráfico perjudica su trabajo, porque se gasta tiempo y gasolina, “en una vía congestionada se avanza lento y eso consume gasolina.

Godefrooij, T., Pardo, C. y Sagaris, L. (Eds) (2009) señalan que:

Quizá valga tener algunas consideraciones sobre los beneficios de la bicicleta, entre los que encontramos aspectos individuales y sociales que se cruzan con factores económicos, sociales y ambientales. En el caso individual provee acceso y movilidad, bajos costos, mejora la salud de las personas debido al ejercicio; y en el caso social contribuye a la reducción de emisiones, representa un bajo costo en la implementación de infraestructura, brinda un mejor uso del espacio público, promueve la equidad social, es una buena combinación con los sistemas de transporte público, reduce los accidentes viales, contribuye a disminuir la congestión, mejora la productividad local debido a las condiciones de salud de los usuarios, además mantiene las distancias a escala humana y las integra con el entorno urbano. (p. 5-6)

1.4. Formulación del Problema

Considerando todo lo expuesto anteriormente, la formulación del problema de esta investigación es:

¿De qué manera los circuitos turísticos abordo de bicicleta beneficiaría al medio ambiente?

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Analizar la factibilidad para la creación de Circuitos Turísticos en Guayaquil abordo de Bicicletas Tándem como Propuesta Ecológica de Transporte Turístico.

1.5.2. Objetivo Específicos

1. Identificar las potencialidades del mercado respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte turístico.
2. Determinar mediante un estudio de mercado el uso de la bicicleta como medio alternativo de movilización a nivel de turistas nacionales como extranjeros para determinar su aceptación.
3. Proponer la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como alternativa de transporte ecológico.

1.6. Formulación de la Hipótesis

La creación de circuitos turísticos a bordo de bicicletas en Guayaquil beneficia al medio ambiente y genera un buen atractivo para la ciudad.

CAPITULO II

MARCO CONTEXTUAL

2.1. Marco Teórico

Para el desarrollo de la investigación se consultaron teorías, conceptos, referente al turismo en libros de Editorial Trillas escritos por Acerenza (2003) y Castellanos (2010); mismos que son de gran ayuda para entender las diferentes clases de turismo existentes y las características que cada uno engloba, para así poder determinar cuáles de ellos se adhieren a esta propuesta.

Acerenza (2003) y Castellanos (2010) enuncian en sus libros que el *turismo* es un término que se ha querido definir de una manera más amplia desde hace muchos años atrás, pero, que se ha intentando tratar de explicar mediante el estudio etimológico del vocablo latín *tour* y *turn*, que quiere decir *viaje circular* (De la Torre, 1980), *de vuelta al punto de partida*. Por otro lado, mencionan que para algunos autores como Arthur Haulot, alude que el término es de origen hebreo, puesto que éste yace en tiempos remotos, por cuanto figura en la Biblia (Cap. XII, vers.17), en donde se menciona que Moisés envía a unos representantes a Canaán para que los visiten, y la palabra *tour* tenía el significado de *viaje de vanguardia, viaje de reconocimiento o de exploración*.

Hasta 1942, los profesores suizos Hunziker y Krapf, brindaron una definición que logra una aceptación generalizada entre los expertos, y que llega a ser adoptada por la Asociación Internacional de Expertos Científicos en Turismo (AIST) (Acerenza, 2003). Los mencionados profesores describieron al turismo de la siguiente manera:

Turismo es el conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su lugar de

domicilio, en tanto que dichos desplazamientos y permanencias no estén motivados por una actividad lucrativa principal, permanente o temporal.

A pesar de ser una definición adoptada por la AIST, esta es excesivamente técnica, la cual llega a suscitar muchas discusiones, obligando a indagar sobre las motivaciones y comportamiento de la población durante sus vacaciones y pone en manifiesto que el turismo para la sociedad es, esencialmente, una actividad relacionada con *el placer, el descanso, el desarrollo cultural y la recreación; una forma particular del uso del tiempo libre y de la recreación.*

Estudios han demostrado como las *actividades recreativas* (especialmente aquellas que se relacionan con el ejercicio físico y el deporte) son importantísimas para asegurar el “equilibrio personal y la salud pública”, y que las posibilidades de *diversión y de desarrollo personal*, pueden llegar a ser vitales para el logro de la “*estabilidad social*” Acerenza (2003).

Castellanos (2010) informa en su obra que todos los tipos de viajeros relacionados con el turismo se denominan visitantes y se pueden clasificar en (OMT, citado por Sectur):

- **Visitante internacional:** persona que viaja por un periodo no mayor a 12 meses a un país distinto al de su residencia habitual, cuyo motivo principal de la visita no es ejercer una actividad que se remunere en el país visitado.
- **Visitante interno:** residente de un país que viaja dentro de éste, por una duración no mayor a 12 meses, a un lugar distinto al de uso habitual, cuyo motivo principal de la visita no es ejercer una actividad que se remunere.

- **Turista (visitante que pernocta):** visitantes que permanecen en un medio de alojamiento colectivo o privado en el lugar visitado una noche por lo menos.
- **Visitante del día (excursionista):** visitantes que no pernoctan en un medio de alojamiento colectivo o privado en el lugar visitado.

Por otro lado, Acerenza (2003) indica la clasificación básica del turismo dividida en: *turismo interno o nacional* y *turismo externo o internacional*. Dentro de los principales factores que llevan a establecer esta primera clasificación están: lugar de residencia del turista y el ámbito de su desplazamiento.

1. **Turismo interno o nacional:** denominado también *turismo domestico*, se entiende a los desplazamientos que efectúan los residentes de un país –cualquiera que sea su nacionalidad-, hacia otras áreas dentro de los límites geográficos del territorio del país en el cual tienen su domicilio habitual. En otros países se considera *turismo interno* a cualquier desplazamiento dentro del territorio nacional que supere una determinada distancia, a partir del lugar en el cual se tiene el domicilio habitual. Este tipo de turismo no presenta dificultades en cuanto al idioma, usos y costumbres, o el tipo de moneda, puesto que como su nombre lo indica se realiza dentro del mismo país.
2. **Turismo externo o internacional:** Se relaciona exclusivamente con los desplazamientos que realizan los residentes de un país hacia otro país distinto de aquel en el cual tienen su domicilio habitual. Es decir, a los viajes que realizan los nacionales o los residentes de un determinado país hacia otro distinto del suyo, hagan o no desplazamientos por el interior del país visitado. Este turismo involucra cumplir con los requisitos migratorios, diferentes estilos de vida, idioma, tipos de moneda y alta sensibilidad a las fluctuaciones monetarias.

Con objeto de lograr una mejor identificación, el turismo puede ser clasificado de diferentes maneras de acuerdo con algunas de sus principales características. Las clasificaciones más generalizadas en este sentido son:

1. Según el motivo del viaje: Este criterio involucra tres grandes categorías, las cuales se dividen en una gama de tipos:

a) turismo convencional o de tipo vacacional: Castellanos (2010) añade que tuvo sus orígenes desde el siglo XIX y se consolidó en el siglo XX. Acerenza (2003) y Castellanos (2010) concuerdan en que éste obedece a motivaciones relacionadas con la educación, el placer, el descanso o la recreación. Subdividido en: *turismo cultural, turismo de sol y playa, turismo de nieve, etc.*

b) turismo especializado: responde a motivaciones ligadas con las expectativas de emoción y aventura o con el interés científico. El cual a la vez se divide en: *turismo de montaña, turismo de ríos y turismo científico* (referido a la flora, fauna o cualquier otro aspecto de interés científico).

c) turismo de afinidad o de interés común: se encuentra ligado a motivaciones de índole profesional, religiosa o filosófica; que de la misma manera, se puede dividir en: *turismo de congreso y convenciones, turismo religioso o turismo de incentivos.*

Esta forma de clasificación al turismo tiene una especial significación para las actividades del *marketing* turístico, planificación y desarrollo de las facilidades turísticas, etc., puesto que permite una mejor definición del denominado *público objetivo* (Acerenza, 2003).

2. Según la forma de viaje: independientemente del tipo de arreglo, efectuado por el turista para realizar el viaje, esta distinción es relevante

para las operaciones de turismo receptivo, es decir, en todo lo que tiene que ver con el tráfico, el manejo y con la prestación de servicios turísticos en el punto de destino. Este puede ser clasificado como:

a) *turismo individual*

b) *turismo de grupo*

3. Según el tipo de viaje: tomando en cuenta a la forma como se hayan efectuado los arreglos relativos al viaje, es decir, la forma como son adquiridos los distintos elementos que conforman el *producto turístico* final; el turismo puede ser clasificado en:

a) *turismo independiente:* son los desplazamientos turísticos que se realizan sin contratar paquetes turísticos a través de empresas de viaje intermediaria; los turistas compran directamente a cada una de las empresas turísticas, en busca de precios más bajos y accesibles (Castellanos, 2010).

b) *turismo organizado o todo comprendido:* se adquiere en un solo acto de compra todos los servicios por un precio global, conocido en la industria de viajes con el nombre de *paquete turístico o package*.

4. Según el tipo de Operación: Para efectos de una mejor identificación del campo de los negocios turísticos, las empresas de la industria de viajes, lo clasifican en:

a) *turismo receptivo:* aquel turismo que llega al destino donde la empresa está localizada, y presta sus servicios, independientemente del punto de origen del visitante, el cual puede provenir tanto del exterior como del propio territorio nacional; llamado también *turismo de importación* Acerenza

(2003). Además, Castellanos (2010) menciona que la permanencia en este tipo de turismo es temporal (más de 24 horas y menos de 12 meses).

b) *turismo emisivo*: también conocido como *turismo de exportación*, tiene su origen en el lugar donde está establecida la empresa o situado en sus alrededores, y que tiene como destino cualquier punto del territorio nacional o extranjero.

5. Según la permanencia en el lugar de destino: de acuerdo con el tiempo que dure la permanencia del turista en el lugar de destino, puede ser:

a) *turismo itinerante*: mantiene una permanencia muy corta y normalmente está relacionada con un *tour*, un *package tour* o con un *circuito*, el cual se dirige a un único destino.

b) *turismo residencial, o de estadía*: caracterizado por mantener una gran fidelidad y mayor permanencia en el lugar de destino, generalmente está asociado al uso de sistemas de alojamiento extrahoteleros (residencias, apartamentos y condominios).

6. Otras formas de clasificar el turismo: el turismo también puede adoptar distintas formas en la sociedad, las cuales son:

a) *turismo de masas*: conocido también por turismo masivo, al cual hace referencia su nombre al tratarse de un gran número de personas que lo realizan y por ende, da lugar a grandes concentraciones de turistas en los centros receptores. Tiene su origen en la activa acción comercial llevada a cabo por la “industria turística”, fundamentalmente realizada por los mayoristas y tour operadores en los centros emisores.

- b) turismo selectivo:** realizado por ciertos sectores de la sociedad, en un principio se empleó para identificar al turismo que realizan los sectores de mayores ingresos de la población; el mismo que en la actualidad, es usado para identificar al turismo que realizan grupos reducidos de personas pertenecientes a distintos estratos sociales independientemente de sus niveles de ingreso.
- c) turismo popular:** turismo que llega a obtener gran aceptación por parte de la población, puede tener inclusive el carácter de masivo; está constituido por una mezcla de estratos sociales.
- d) turismo social:** se pretende identificar al turismo efectuado por los sectores de menores ingresos de la población: empleados, obreros, estudiantes, jubilados y en general, los sectores económicamente menos favorecidos; éste en ocasiones, es promovido e inclusive subvencionado por el Estado, pero en la mayoría, es organizado por asociaciones como un beneficio para los afiliados.
- e) turismo alternativo:** Castellanos (2010) menciona que este tipo de turismo tuvo sus orígenes en los países europeos desde hace años, mientras que Acerenza (2003) explica que éste consta de una gama de alternativas de viajes que tienden a apartarse de las características que presenta el turismo masivo, experimentando nuevas emociones, teniendo un contacto más estrecho con la naturaleza, los pueblos y sus manifestaciones culturales, actividades fuera de lo común, etc.; vivencias que pertenecen al *turismo cultural, turismo de salud, turismo de aventura, turismo rural, turismo ecológico o ecoturismo* y que por lo general dichas personas viajan solas o en grupos reducidos utilizando medios de transporte públicos, un ejemplo son los viajes individuales de los

globetrotters, conocidos en Latinoamérica como “*los mochileros*”. En realidad el turismo alternativo es un turismo selectivo, al cual no todos los sectores tienen fácil acceso.

Para complementar este tipo de turismo que se fundamenta en los aspectos naturales, culturales de los sitios combinados con actividades de aventura y que hoy en día están cobrando mucha importancia; Castellanos (2010) en su libro, figura los siguientes tipos de turismo que el área de turismo alternativo de la Secretaría de Turismo considera:

Figura N° 3: tipos de turismo alternativo



FUENTE: Rueda, Lilia y Jorge Melmonte, *turismo alternativo*, pp. 2-4

Fuente: Libro Turismo y Recreación

Según la información donada por estos dos grandes autores, el tipo de turismo que concuerda con el análisis a efectuar en esta investigación, es el de turismo alternativo, por las razones y características mencionadas anteriormente.

El Ecoturismo, al ser el más importante del modelo alternativo y ser conocido como: *turismo de la naturaleza, turismo verde, turismo de bajo impacto, turismo sostenible, turismo responsable, turismo ambiental, turismo ecológico, etc.*; es el que más se relaciona con el propósito que esta propuesta busca, al fomentar el turismo de una manera sana, combinando la bicicleta como medio de transporte ecológico y la naturaleza; y que a su vez se relaciona con el turismo cultural.

El Ecoturismo o Turismo ecológico es una nueva propuesta turística alternativa donde se le da énfasis al desarrollo de actividades que propicien la sensibilización hacia el entorno natural, social y cultural. (Acuña, M., & Mauriello, A., 2013)

La Sociedad Internacional de Ecoturismo (TIES por sus siglas en inglés) define Ecoturismo como *“un viaje responsable a aéreas naturales que conservan el ambiente y mejoran el bienestar de la población local”*.

Para Honey (1999, p. 23) el genuino ecoturismo debe seguir los siguientes siete principios, tanto para quienes operan los servicios como para quienes participan:

1. Minimizar los impactos negativos, para el ambiente y para la comunidad, que genera la actividad;
2. Construir respeto y conciencia ambiental y cultural;
3. Proporcionar experiencias positivas tanto para los visitantes como para los anfitriones;
4. Proporcionar beneficios financieros directos para la conservación;
5. Proporcionar beneficios financieros y fortalecer la participación en la toma de decisiones de la comunidad local;
6. Crear sensibilidad hacia el clima político, ambiental y social de los países anfitriones;

7. Apoyar los derechos humanos universales y las leyes laborales. (p. 23)

Es importante dar a conocer que este movimiento muy recientemente ha logrado despertar el interés internacional, tanto así que las Naciones Unidas en la “Cumbre Mundial del Ecoturismo” realizada en Quebec Canadá, decretó el año 2002 como el año del Ecoturismo. (Acuña, M., & Mauriello, A., 2013)

Dentro de esta Cumbre, se emitió una declaración en la que se reconoce que el ecoturismo abraza los principios del turismo sostenible en relación con los impactos económicos, sociales y medioambientales del turismo, adhiriéndose asimismo a los siguientes principios específicos, que lo diferencian del más amplio concepto de turismo sostenible ya que:

- Contribuye activamente a la conservación del patrimonio natural y cultural,
- Incluye a las comunidades locales e indígenas en su planificación, desarrollo y explotación y contribuye a su bienestar,
- Interpreta el patrimonio natural y cultural del destino para los visitantes,
- Se presta mejor a los viajeros independientes, así como a los circuitos organizados para grupos de tamaño reducido.

2.2. Marco Conceptual

Para una mejor aclaración de los términos citados dentro de esta investigación, a continuación se detallan algunas definiciones que pueden ser de gran ayuda para la interpretación de este aporte.

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT, 1994), “*el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios, y otros*”. (p.11)

De la misma manera, es importante señalar otra definición del turismo encontrada en el libro de Castellanos (2010) donde, la Organización Mundial del Turismo (OMT), lo define como *“un desplazamiento fuera del lugar de residencia habitual por un periodo mínimo de 24 horas y máximo de 180 días, motivado por razones de carácter no lucrativo”*. (p.37)

Por otro lado, la *Ley Federal de Turismo* (1993) define al turista como *“la persona que viaja desplazándose temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual y que utilice alguno de los servicios turísticos a que se refiere esta ley, sin perjuicio de lo dispuesto para efectos migratorios por la Ley General de Migración”*. (p.37)

Ceballos-Lascurain generalmente aceptado como la primera persona que definió el ecoturismo, y cuya definición es utilizada también por la IUCN (La Unión Mundial para la Naturaleza) puntualiza al ecoturismo como:

Aquella modalidad turística ambientalmente responsable, consiste en viajar o visitar área natural relativamente sin disturbar con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora y fauna silvestre) de dichas áreas, así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que puedan encontrarse ahí, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural y propicia un involucramiento activo y socioeconómicamente benéfico de las poblaciones locales. (p. 80)

Para esta investigación, al guardar relación con el ecoturismo y el turismo cultural, es importante conocer su definición, por lo que, la OMT (1985) define al turismo cultural como los movimientos de personas con motivaciones esencialmente culturales, como viajes de estudios, viajes culturales, viajes a festivales y otros eventos culturales, visita a sitios, monumentos, viajes para estudiar la naturaleza, el folklor y/o por peregrinaciones.

2.3. Marco Referencial

La Organización de las Naciones Unidas no reconoce el *19 de Abril* como *Día Mundial de la Bicicleta* o *“Bicycle day”*; pero, en la Unión Europea, figura el *22 de septiembre* en su calendario como el *“Día Mundial sin coches”*, alrededor del cual se suelen celebrar las semanas de la movilidad para concienciar y extender un uso racional y sostenible del transporte; lo cual refleja la importancia de la bicicleta en el mundo entero por su aporte a la vida y al ambiente.

Este día, es considerado por muchas asociaciones, comunidades y grupos de ciclistas, puesto que aprovechan el *“Bicycle Day”* para conmemorar los *“70 años del primer viaje de LSD del Dr. Albert Hofmann (Alejandro de Pourtales, 2013)”* o el primer “viaje” en bicicleta y el descubrimiento del LSD (dietilamida de ácido lisérgico) del suizo Albert Hofmann realizado un 19 de abril de 1943. (Nájera, 2012)

En todo el mundo y en el Ecuador que ya no es la excepción, se desarrollaron actividades en apoyo al uso masivo de la bicicleta en la vida diaria de la gente en su conmemoración; en pro del uso diario de la bicicleta como medio de transporte masivo saludable y amigable con el medio ambiente, *“El ciclismo urbano torna más amigables y vivibles las ciudades y fomenta el turismo interno e internacional”*. (AutoMagazine, 2013)

En otros países se desarrollan actividades y foros no solo de iniciativa privada sino que se ha institucionalizado su celebración como parte de las políticas gubernamentales que fomentan el ciclismo como una alternativa no contaminante de movilización masiva, altamente descongestionante y promotora de la salud de la población a todo nivel. En el país estamos dando nuestros primeros pasos en materia de masificar el uso de la bicicleta en la vida diaria, pero la fuerza de sus

razones incuestionables y el entusiasmo de sus promotores va haciendo conciencia en el conglomerado social y en las autoridades. La ciudadanía espera que en un futuro cercano se obtengan resultados tangibles, se legisle al respecto y se ejecuten obras fundamentales como la creación de más Ciclovías permanentes en las urbes y por qué no, ver la implementación de políticas de estado que fomenten el ciclismo urbano (AutoMagazine, 2013).

A continuación, se describe las actividades efectuadas tanto en la capital del Ecuador como en Guayaquil.

En Quito, se convocó a todos los ciclistas a una congregación y paseo, con o sin bici, que tuvo como punto de encuentro la Plaza Foch (Plaza del Quinde), en la zona de La Mariscal; desde donde partieron a un ciclopaseo, recomendándose llevar los implementos mínimos de seguridad como: luces, casco, reflectivos, herramientas, agua y mucha energía positiva; mientras que en el puerto principal, un grupo de apasionados del ciclismo llamado "Guayaquil en bici" organizó en el 2012 un paseo más largo que los habituales, recorriendo 19 kilómetros en bicicleta, donde el punto de encuentro fue el Parque Guayaquil.

Con motivo de esta celebración mundial, AutoMagazine comparte el siguiente artículo, que es un extracto del informe "*Salud y Bicicleta*", del Centro de Salud de la Universidad Alemana del Deporte publicado en Sport Life:

Los mayores beneficios de la bicicleta se encuentran en un uso regular, aquellos que acuden al trabajo a diario en bicicleta gozan de unas ventajas para su salud mayores que quien practica deporte solamente los fines de semana. Quienes que montan en bicicleta con regularidad ahorran en visitas al médico, como nos dice el Dr. Proböse, presidente del Centro de Salud de la Universidad Alemana del Deporte. Muchas personas que sufren molestias típicas como el

dolor de espalda, tienen sobrepeso o padecen enfermedades cardiovasculares, podrían obtener muchos beneficios al montar en bici y gozar de muchos años de buena salud si se decidieran a usar más la bicicleta. Y una gran noticia para los que piensan que "ya están mayores": aunque no se empiece a hacer ejercicio regularmente hasta una edad avanzada los resultados siempre son palpables. Los beneficios de montar en bicicleta son muchos aunque se empiece tarde.

A diferencia de las actividades en las que hay golpeo, como los saltos o la carrera a pie, con la bicicleta las rodillas funcionan protegidas, ya que del 70 al 80% del peso de tu cuerpo gravita sobre el sillín. Es la mejor alternativa a la carrera, con beneficios físicos muy similares, pues en la bicicleta ni las articulaciones ni los cartílagos soportan cargas elevadas. Cuando las articulaciones se movilizan con poca presión los nutrientes pueden llegar a ellas con facilidad, y las sustancias beneficiosas se difunden en ellos fácilmente. Evita usar desarrollos muy duros si quieres conservar sanas tus rodillas. Intenta que tu cadencia de pedaleo no baje de las 70 rpm en ningún momento. Cuenta una vuelta cada vez que el pedal de un lado pase por el mismo sitio. Obtendrás los máximos beneficios de montar en bicicleta.

Cada vez que montas en bicicleta estás dándole un impulso a la potencia de tu sistema inmunológico. Las células "comebacterias" del cuerpo, los fagocitos, se movilizan de forma inmediata gracias al pedaleo para aniquilar bacterias y células cancerígenas. Esta es la razón por la que a los enfermos de cáncer y SIDA se les recomienda ir en bicicleta.

El Dr. Froböse destaca los beneficios de montar en bicicleta para las personas que sufren algún proceso canceroso. Es como si las células que se encargan de la defensa del cuerpo, que estaban dormidas, despertaran mediante el pedaleo de un prolongado letargo.

Los esfuerzos moderados refuerzan tu sistema inmune, mientras que los de intensidad máxima lo debilitan. Si estás expuesto a factores de riesgo (frío, personas ya infectadas cerca, estrés, poco sueño...) no hagas trabajos muy intensos y espera a equilibrarte para poder llevarlos a cabo.

El cerebro se oxigena más y te permite pensar con más facilidad. Tu cuerpo segrega hormonas que te hacen sentir mejor y que pueden hasta llegar a ser adictivas, una sana adicción a los beneficios de montar en bici en todo caso.

Está comprobado que los que montan en bicicleta regularmente sufren menos enfermedades psicológicas y depresiones. Montar en bicicleta y pedalear es uno de los mejores antidepresivos naturales que existen. Las endorfinas, también llamadas hormonas de la felicidad, se generan con el ejercicio físico de forma más notable, cuando permaneces más de una hora sobre la bicicleta, así que ya sabes: ponte la alarma para que suene en una hora y no pares de pedalear hasta entonces, pero si quieres sentirte bien evita sobrepasar tus límites porque conseguirás el efecto contrario.

Según el Dr. Froböse, los beneficios de montar en bicicleta empiezan a apreciarse con los primeros 20 minutos de pedaleo. Sin embargo, lo ideal, según este mismo médico, es encontrar al menos tres huecos por semana para pedalear de 45 a 60 minutos, o "monta en bicicleta tan a menudo como puedas". Cuanto más tiempo dedicas a la bicicleta más ventajas vas acumulando:

10 minutos Mejora articular

20 minutos Refuerzo del sistema inmunitario

30 minutos Mejoras a nivel cardiovascular

40 minutos Aumento de la capacidad respiratoria

50 minutos Aceleración del metabolismo

60 minutos Control de peso, anti-estrés y bienestar general."

Figura N° 4: Bicicleta – medio masivo saludable

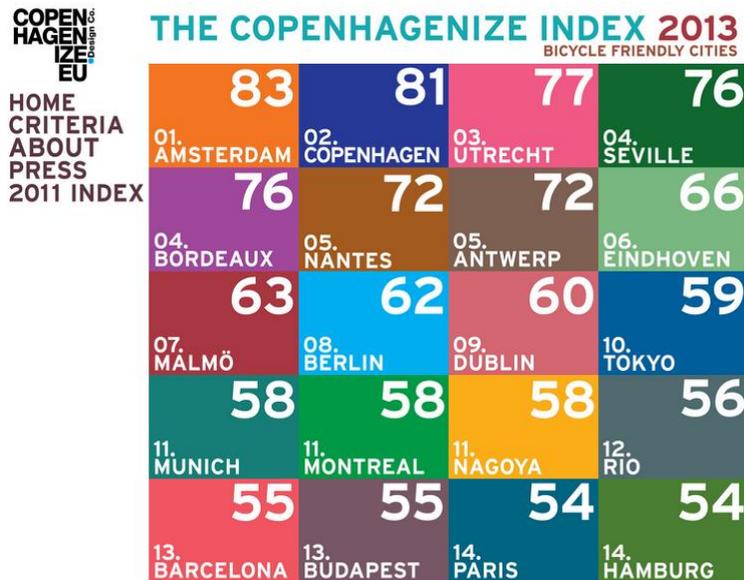


Fuente: www.automagazine.ec

Luego de apreciar estas recomendaciones, es importante recalcar la existencia del *Ranking Copenhagenize* (Ver Fig. N°5) el cual, a partir de un artículo publicado en VidActiva por Gabriela Valenzuela (2013), menciona que este ranking, cada año selecciona a las ciudades del mundo más amigables con la bicicleta; el cual es enorgullecedor conocer, puesto que esto demuestra el interés y preocupación por el ambiente y la salud de sus ciudadanos que estas ciudades pertenecientes a grandes países desarrollados poseen. En este 2013 se tomaron en cuenta 150 ciudades que han trabajado mediante personal especializado en promover a este medio de transporte como “*económico, limpio y práctico*”; las mismas que fueron evaluadas bajo factores como: *promoción, cultura, infraestructura, percepción de seguridad, contención del tráfico, entre otros*.

Los primeros 10 puestos fueron para: Ámsterdam (1), Copenhague (2), Utrech (3), Sevilla (4), Bordeaux (4), Nantes (5), Antwerp (5), Eindhoven (6), Malmö (7), Berlín (8), Dublín (9) y Tokio (10)

Figura N° 5: Ranking Copenhagenize



Fuente: © Copenhagenize Design Co. 2013

Para ello, es importante enumerar todos los acontecimientos e innovaciones que se han venido dando en **Ámsterdam**, ciudad que Hoy en día se encuentra en el primer lugar, donde “aproximadamente viven unos 750 mil habitantes, más de 700 mil usan bicicletas y hay 7 millones de estas, 80 mil son robadas anualmente, 25 mil terminan en alguno de los canales y Alquilar una bicicleta es barato y cómodo”. (Torres, 2010)

Es impresionante observar como el mundo se está culturalizando en el ciclismo y como este medio de transporte alternativo que parecía obsoleto frente al automóvil, está siendo cada vez más tendencia en diversos países desarrollados y revolucionando a la gente; a continuación Brian (2006), autor de la pagina web *Amsterdam Bicycles* y ciudadano de San Francisco, publica en el sitio web *en bici por Madrid*, las llamativas diferencias encontradas entre **Ámsterdam** y su país natal, en relación a los ciclistas que circulaban en bici por allí.

En esta ciudad, la formalidad no es un impedimento para usar este medio de transporte que acarrea muchos beneficios a la salud y al ambiente que nos rodea.

Figura N° 6: Ciclistas vestidos formalmente



Realizado por: Brian, 9 de Diciembre del 2006
Fuente: www.ski-epic.com

Por otro lado, con o sin asientos adicionales, casi el 50% de las bicis tenían más de una persona sobre ella, sentados de lado, de pie en equilibrio inestable, sentados de cualquier forma con tal de que un colega o familiar les lleve. “*En San Francisco el único pasajero extra que puedes ver en una bici es un niño pequeño atrás en una silla homologada de \$300, y el niño llevaría un casco, como marca la ley*”. (Brian, 2006)

Figura N° 7: Múltiples individuos en la misma bicicleta



Realizado por: Brian, 9 de Diciembre del 2006
Fuente: www.ski-epic.com

San Francisco, la tierra del 100% de cabezas cubiertas con casco y obligatorio por ley para menores de 18 años y todos los mayores, pero en Ámsterdam (Con una población de 750.000 habitantes) no hay ni un casco en la ciudad.

Figura N° 8: Nunca llevan casco



Realizado por: Brian, 9 de Diciembre del 2006
Fuente: www.ski-epic.com

En Ámsterdam, también se puede visualizar como las personas adaptan las bicicletas a su personalidad y estilo, lo cual permite expresar su lado creativo y volverlas mucho más vistosas. Este medio de transporte considerado sano y ecológico, al ser fácil de controlar, les permite a los ciudadanos sentir más seguridad, de tal manera que optan por hablar por teléfono mientras se encuentran en marcha a su destino.

Figura N° 9: Bicis de colores llamativos



Realizado por: Brian, 9 de Diciembre del 2006
Fuente: www.ski-epic.com

Figura N° 10: Hablar por el móvil en marcha



Realizado por: Brian, 9 de Diciembre del 2006
Fuente: www.ski-epic.com

Para finalizar con los temas más relevantes de Ámsterdam con respecto a la bicicleta; se expresa que, *además de los molinos y los tulipanes, las bicis forman parte de la cultura y paisaje holandés. El ciclismo es una parte esencial en el estilo de vida holandés, y no es de extrañar que Ámsterdam, su capital, haya sido distinguida varias veces como la ciudad más ciclista de Europa.* (ISon21, 2012); aquí se desarrolló una *“Bicicleta-autobús, la cual promete cambiar el transporte escolar en Holanda”*

Figura N° 11: Bicicleta - autobús



Realizado por: ISon21, 7 de marzo 2012
Fuente: www.ison21.es

Este *eco-bus-bici*, creado por el holandés *Thomas Tolkamp*, encontró una simple y revolucionaria manera de rediseñar el típico autobús escolar amarillo, transformándolo en el vehículo más verde posible, quien además, basó su idea en vehículos previos similares, como la denominada *“beerbike”* – una bici grupal construida en torno a una barra de bar, donde la gente pedalea y charla animadamente mientras bebe una cerveza.

Este vehículo verde, incluye ocho puntos de pedaleo para niños, uno para el adulto que conduce y un banco sin pedales para tres niños, sillines diseñados para estudiantes de entre 4 y 12 años, velocidad media del vehículo de 16 kmh,

e incluye un motor eléctrico de apoyo al pedaleo. El autobús está a la venta por unos 15.000 dólares y ya *hay 25 funcionando pintados en varios colores*, además del tradicional amarillo. Otros complementos añadidos van desde una capota para la lluvia a un reproductor musical.

Seguido a esta ciudad que ha mostrado un gran interés por la bicicleta y el ambiente, se da a conocer otros países que realizan actividades de turismo relacionadas con la Bicicleta, vistas por el turista como una forma ecológica, divertida y sana de conocer el mundo.

- ❖ **FRANCIA:** *A dos ruedas*, donde un grupo de Aficionados a la bicicleta y amantes del ciclismo suave, de nacionalidad francesa, alemana y rusa; invitan a cambiar al menos una vez al año el automóvil por la bicicleta, realizando Bicitours en Europa, diseñados para personas de todas las edades, cuyo objetivo es *“combinar salud, naturaleza, cultura, arquitectura e historia con excelente comida francesa en hoteles de primer nivel y restaurantes gourmet”*. Una manera de disfrutar y vivir la naturaleza y al mismo tiempo viajar en bicicleta, conociendo sus orígenes y su historia al pedalear por los paisajes y las ciudades como: El Canal du Midi, la Sierra Central (Massiv Central), los Pirineos, la Provenza y las playas del Mediterráneo, así como de famosas ciudades medievales como Arles, Nimes y Avignon, con sus edificios romanos.

Figura N° 12: Bicitours en Francia - Viajes en bicicleta



Fuente: www.a-dosruedas.com

A continuación, se presenta uno de los itinerarios que *a dos ruedas* ofrece a su clientela y en su página web describe brevemente la historia del lugar en que se va a realizar el recorrido, mismos que al efectuarse por la naturaleza querrán ser repetidos una y otra vez.

CANAL DU MIDI

Figura N° 13: Canal du Midi



Descripción del tour

Día 1: Llegada a Sete

Llegada al mejor hotel de la ciudad y cena en un restaurante excelente en el puerto.

Día 2: Sete – Cap d´ Agde, 40 kilómetros

9.30: Recepción personal y entrega de los documentos del viaje y de las bicicletas. Sobre senderos de arena hacia Cap d´ Agde, la marina más grande en Europa.

Día 3: Cap d´ Agde – Beziers, 35 kilómetros

Por senderos tranquilos y caminos a través de bosques de pinos hacia la boca del río Herault. A lo largo del Canal du Midi a Beziers.

Día 4: Beziers – Narbonne, 50 kilómetros

Puente sobre el río Orb, esclusa Fonseranes. A lo largo del Canal du Midi a Capestang. A través de colinas con viñedos y pueblos a Narbonne.

Día 5: Narbonne – Homps, 45 kilómetros

Narbonne (palacio arzobispal y la catedral gótica y bodegas subterráneas de los tiempos romanos). A lo largo del Canal de la Robine y del Canal du Midi a Homps.

Día 6: Homps – Carcassonne, 50 kilómetros

A lo largo del Canal du Midi sobre senderos a Carcassonne (Patrimonio cultural de la Humanidad)

Día 7: Carcassonne – Sete

Con camión (salvo los sábados a partir del 07/07 hasta el 25/08) o tren de vuelta a Sete

Fin del tour o prolongación.

Prolongación hacia Toulouse

La ruta (1)

Cómo llegar

Estacionamiento

Transfer

Regreso desde Carcassonne

Regreso desde Toulouse

Servicios tour individual (mínimo 2 personas)

Servicios tour guiado (mínimo 6 personas)

Fechas tour individual 2013

Fechas tour guiado 2013

Precios y reservación

- ❖ **MADRID:** *Tomas Lorenzo Velayos*, practicante del ciclismo en monte hace más de veinte años, ha realizado obras con el fin de inculcar la práctica deportiva, el respeto a la naturaleza y el medio ambiente. Proyectos como ***El CYII en bicicleta***, el cual es una obra deportivo-educativa, cuyo objetivo consiste en el descubrimiento de la gran infraestructura que posee el CYII en la Comunidad de Madrid para el abastecimiento de agua y a través de recorridos, inculcar la necesidad de conservación de las reservas acuíferas con un consumo racional de este elemento. Este cuenta con diez recorridos, donde ciertos tramos pueden realizarse en familia, para comenzar a instruir a los más pequeños la manera en que se realiza el transporte de agua hasta los hogares; estos transitan las principales conducciones de agua, algunas con más de ciento cincuenta años de antigüedad, desde Madrid hacia los lugares de

abastecimiento de agua, los embalses, en ciertos casos fuera de la Comunidad.

Posteriormente surgió el **Bicitren**, una unión de dos elementos ecológicos como son la bicicleta de montaña y el tren de Cercanías, para la realización de un deporte más ecológico y en contacto con la naturaleza, la cual constaba de 21 recorridos para la bicicleta de montaña, cuyo origen y final coincidían en estaciones de la Red de Cercanías que RENFE posee en la Comunidad de Madrid; más tarde, fue mejorado por **Bicitren 2**, la cual persigue los mismos objetivos, pero en esta ocasión se ha tenido en cuenta la utilización del coche como vehículo alternativo. Esta continuación busca impulsar el ciclismo en familia, proponiendo cinco mini-recorridos con encanto para que tanto niños como padres puedan compartir y disfrutar este deporte, siendo esta, la mejor forma de inculcar en los más pequeños los valores de respeto a la naturaleza y cuidado del medio ambiente.

“Viajar en compañía, formando un grupo homogéneo, es recomendable máxime si nos adentramos en lugares desconocidos. Montar en bicicleta significa, compañía, solidaridad, afrontar dificultades, compartir, ayudar, pero lo verdaderamente importante es la amistad” (Lorenzo, 2013, p.7)

2.4. Marco Legal

El marco legal presentado a continuación engloba la Ley de Turismo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y su respectivo reglamento, y el Plan del Buen Vivir; los cuales son contenidos primordiales en el análisis de factibilidad del tema de investigación expuesto con anterioridad, y los mismos que están desarrollados posteriormente de manera puntualizada para una mejor comprensión.

Siendo la ley de turismo (Ley No. 97. RO/ Sup 733 de 27 de Diciembre del 2002) un código fundamental a examinar y analizar para el correcto funcionamiento de la propuesta manifestada anteriormente, debido a que en ella se expiden lo permitido, sanciones e incentivos dentro de este sector, a continuación se detallan los artículos que se encuentran ligados a la misma.

GENERALIDADES

Art. 2.- Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos.

Art. 3.- Son principios de la actividad turística, los siguientes:

- a) La iniciativa privada como pilar fundamental del sector; con su contribución mediante la inversión directa, la generación de empleo y promoción nacional e internacional;
- b) La participación de los gobiernos provincial y cantonal para impulsar y apoyar el desarrollo turístico, dentro del marco de la descentralización;
- d) La conservación permanente de los recursos naturales y culturales del país.

DE LAS ACTIVIDADES TURISTICAS Y DE QUIENES LAS EJERCEN

Art. 5.- Se consideran actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades:

- b. Servicio de alimentos y bebidas;
- c. Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito;
- e. La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizadoras de eventos congresos y convenciones.

Art. 8.- Para el ejercicio de actividades turísticas se requiere obtener el registro de turismo y la licencia anual de funcionamiento, que acredite idoneidad del servicio que ofrece y se sujeten a las normas técnicas y de calidad vigentes.

Art. 9.- El Registro de Turismo consiste en la inscripción del prestador de servicios turísticos, sea persona natural o jurídica, previo al inicio de actividades y por una sola vez en el Ministerio de Turismo, cumpliendo con los requisitos que establece el Reglamento de esta Ley. En el registro se establecerá la clasificación y categoría que le corresponda.

Art. 10.- El Ministerio de Turismo o los municipios y consejos provinciales a los cuales esta Cartera de Estado, les transfiera esta facultad, concederán a los establecimientos turísticos, Licencia única Anual de Funcionamiento; lo que les permitirá:

- a. Acceder a los beneficios tributarios que contempla esta Ley;
- b. Dar publicidad a su categoría;
- c. Que la información o publicidad oficial se refiera a esa categoría cuando haga mención de ese empresario instalación o establecimiento;
- d. Que las anotaciones del Libro de Reclamaciones, autenticadas por un Notario puedan ser usadas por el empresario, como prueba a su favor; a falta de otra; y,
- e. No tener, que sujetarse a la obtención de otro tipo de Licencias de Funcionamiento, salvo en el caso de las Licencias Ambientales, que por disposición de la ley de la materia deban ser solicitadas y emitidas.

Art. 11.- Los empresarios temporales, aunque no accedan a los beneficios de esta Ley están obligados a obtener un permiso de funcionamiento que acredite la idoneidad del servicio que ofrecen y a sujetarse a las normas técnicas y de calidad.

DE LOS INCENTIVOS Y BENEFICIOS EN GENERAL

Art. 26.- Las personas naturales o jurídicas que presenten proyectos turísticos y que sean aprobados por el Ministerio de Turismo, gozarán de los siguientes incentivos:

1. Exoneración total de los derechos de impuestos que gravan los actos societarios de aumento de capital, transformación, escisión, fusión incluidos los derechos de registro de las empresas de turismo registradas y calificadas en el Ministerio de Turismo. La compañía beneficiaria de la exoneración, en el caso de la constitución, de una empresa de objeto turístico, deberá presentar al municipio respectivo, la Licencia Única de Funcionamiento del respectivo año, en el plazo de 90 días contados a partir de la fecha de su inscripción en el Registro Mercantil del Cantón respectivo, caso contrario la municipalidad correspondiente emitirá los respectivos títulos de crédito de los tributos exonerados sin necesidad de un trámite administrativo previo. En el caso de los demás actos societarios posteriores a la constitución de la empresa, la presentación de la Licencia Única de Funcionamiento de la empresa turística será requisito previo para aplicar, la exoneración contemplada en el presente artículo;

2. Exoneración total de los tributos que gravan la transferencia de dominio de inmuebles que se aporten para la constitución de empresas cuya finalidad principal sea el turismo, así como los aportes al incremento del capital de compañías de turismo registradas y calificadas en el Ministerio de Turismo. Esta exoneración comprende los impuestos de registro y alcabala así como sus adicionales tanto para el tradente como para la empresa que recibe el aporte. Estos bienes no podrán ser enajenados dentro del plazo de 5 años, desde la fecha del respectivo contrato, caso contrario se gravará con los respectivos impuestos previamente exonerados con los respectivos intereses, con excepción de que la enajenación se produzca a otro prestador de servicios turísticos, calificado, así mismo, por el Ministerio de Turismo.

3. Acceso al crédito en las instituciones financieras que deberán establecer líneas de financiamiento para proyectos turísticos calificados por el Ministerio del ramo. Las instituciones financieras serán responsables por el adecuado uso y destino de tales empréstitos y cauciones.

Art. 27.- Las personas naturales o las sociedades o empresas turísticas que cuenten con proyectos calificados; previo el informe favorable del Ministerio de Turismo, tendrán derecho a la devolución de la totalidad del valor de los derechos arancelarios, excepto el impuesto al valor agregado (IVA), en la importación de naves aéreas, acuáticas, vehículos y automotores para el transporte de turistas nacionales o extranjeros, por un periodo, de diez años para la primera categoría y cinco años para la segunda categoría. Este beneficio se concederá siempre y cuando no exista producción nacional, cuenten con licencia de funcionamiento vigente otorgada por la autoridad competente y se cumplan los requisitos del Reglamento Especial, que se dicte sobre la materia. Igual tratamiento tendrán las importaciones de equipos, materiales de construcción y decoración, maquinaria, activos de operación y otros instrumentos necesarios para la prestación de servicios turísticos determinados en esta Ley.

El Ministerio de Turismo, una vez comprobado el uso y destino de esos bienes solicitará a la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) la emisión de las notas de crédito correspondientes.

Art. 28.- Los gastos que se reembolsen al exterior por concepto de campañas de publicidad y mercadeo, sea esta impresa, radial, televisiva y en general en otros medios de comunicación; material impreso publicitario y su distribución; alquiler, atención, diseño y decoración de stand; suscripción a centrales y servicios de información, reserva y venta de turismo receptivo; inscripciones y afiliaciones en seminarios, ferias y eventos para promocionar turismo receptivo; directamente relacionados con actividades de turismo receptivo incurridos en el exterior por las empresas turísticas, serán deducibles para efectos de la

determinación de la base imponible del impuesto a la renta ni se someten a retención en la fuente. Estos gastos no requerirán de certificación expedida por auditores independientes que tengan sucursales, filiales o representación en el país, pero deberán estar debidamente sustentados con facturas y comprobantes de venta emitidos por los proveedores internacionales, acompañados de una declaración juramentada de que este beneficio no ha sido obtenido en otro país.

Esta deducción no podrá exceder del 5% de los ingresos totales por servicios turísticos de la respectiva empresa correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior.

Art. 29.- Las comisiones a las que se refiere al artículo 13, numeral 4 de la Ley de Régimen Tributario Interno pagadas para la promoción del turismo receptivo, no podrán exceder del ocho por ciento sobre el monto de las ventas. Sin embargo, en este caso, habrá lugar al pago del impuesto a la renta y a la retención en la fuente que corresponda, si el pago se realiza a favor de una persona o sociedad relacionada con la empresa turística, o si el beneficiario de esta comisión se encuentra domiciliado en un país en el cual no exista impuesto sobre los beneficios, utilidades o renta. El Servicio de Rentas Internas establecerá el procedimiento para la entrega de la información sobre estos pagos.

Art. 31.- Los servicios de turismo receptivo facturados al exterior se encuentran gravados con tarifa cero por ciento del impuesto al valor agregado de conformidad con la Ley de Régimen Tributario Interno. Estos servicios prestados al exterior otorgan crédito tributario a la compañía turística registrada en el Ministerio de Turismo, en virtud del artículo 65, numeral 1 de la referida Ley. Para el efecto deberá declarar tales ventas como servicio exportado, y entregar al Servicio de Rentas Internas la información en los términos que dicha entidad exija. El crédito tributario será objeto de devolución por parte del Servicio de Rentas Internas. El impuesto al valor agregado pagado en las

adquisiciones locales o importaciones de los bienes que pasen a formar parte de su activo fijo; o de los bienes, de las materias primas o insumos y de los servicios necesarios para la producción y comercialización de dichos bienes y servicios, que no sean incluidos en el precio de venta por parte de las empresas turísticas, será reintegrado en un tiempo no mayor a noventa días, a través de la emisión de la respectiva nota de crédito, cheque u otro medio de pago. Se reconocerán intereses si vencido el término antes indicado no se hubiese reembolsado el IVA reclamada. El valor que se devuelva por parte del Servicio de Rentas Internas por concepto del IVA a estos exportadores de servicios en un período, no podrá exceder del doce por ciento del valor de los servicios exportados efectuados en ese mismo período. El saldo al que tenga derecho y que no haya sido objeto de devolución será recuperado por el exportador de servicios en base a exportaciones futuras.

Art. 32.- Los establecimientos de turismo que se acojan a los incentivos tributarios previstos en esta Ley registrarán ante el Ministerio de Turismo los precios de los servicios al usuario y consumidor antes y después de recibidos los beneficios. La información que demuestre el cumplimiento de esta norma deberá ser remitida anualmente por el Ministerio de Turismo al Servicio de Rentas Internas para el análisis y registro correspondiente.

Art. 33.- Los municipios y gobiernos provinciales podrán establecer incentivos especiales para inversiones en servicios de turismo receptivo e interno rescate de bienes históricos, culturales y naturales en sus respectivas circunscripciones.

Art. 34.- Para ser sujeto de los incentivos a que se refiere esta Ley el interesado deberá demostrar:

a. Haber realizado las inversiones y reinversiones mínimas que el reglamento establezca, según la ubicación, tipo o subtipo del proyecto, tanto para nuevos proyectos como para ampliación o mejoramiento de los actuales dedicados al turismo receptivo e interno;

- b. Ubicación en las zonas o regiones deprimidas con potencial turístico en las áreas fronterizas o en zonas rurales con escaso o bajo desarrollo socio-económico; y,
- c. Que constituyan actividades turísticas que merezcan una promoción acelerada.

Art. 35.- El Ministerio de Turismo dentro del periodo de goce de los beneficios, efectuará fiscalizaciones a objeto de verificar las inversiones o reinversiones efectuadas, así como el cumplimiento de cada una de las obligaciones que determina esta ley y sus reglamentos. Cuando el Ministerio de Turismo detecte datos falsos o incumplimiento a lo establecido en las respectivas resoluciones de calificación y concesión de beneficios comunicará inmediatamente al Servicio de Rentas Internas, para que conjuntamente inicien las acciones civiles y/o penales correspondientes, sin perjuicio de las que el propio Ministerio de Turismo las imponga de acuerdo con la Ley y el Reglamento. De comprobarse ilícito tributario o defraudación conforme a las disposiciones del Código Tributario, Ley de Régimen Tributario Interno, sus reglamentos y demás normas conexas, se procederá a la cancelación del registro y de la Licencia Única Anual de Funcionamiento y a la clausura definitiva del establecimiento, sin perjuicio de las demás sanciones establecidas en las leyes correspondientes.

Art. 36.- No podrán acogerse a los beneficios de que trata esta Ley los siguientes:

- a. Los destinados al turismo emisor con destino al extranjero; y,
- b. Las agencias de viajes, a excepción de las agencias operadoras de turismo receptivo.

Art. 37.- Los bienes importados bajo el amparo de esta Ley no podrán ser vendidos, arrendados, donados ni cedidos a terceros bajo cualquier otra modalidad, antes del período de depreciación contable del bien. El quebrantamiento de esta norma será sancionado con el triple del valor de los derechos arancelarios que fueron objeto de exoneración. No se aplicará esta

disposición en el caso de traspaso de dominio a otro prestador de servicios turísticos, calificado por el Ministerio de Turismo.

PROTECCION AL CONSUMIDOR DE SERVICIOS TURISTICOS

Art. 43.- De conformidad con el artículo 23 numeral 3 de la Constitución Política, se prohíbe todo discrimen a los extranjeros o a cualquier otro grupo humano en las actividades turísticas, especialmente en lo que concierne a tarifas y tasas por cualquier servicio turístico.

Art. 44.- El empresario que venda o preste servicios turísticos de los detallados en esta Ley es civilmente responsable por los eventuales daños que cause a quien los utilice. Su responsabilidad llega hasta la culpa leve. Así mismo, es responsable por los actos de negligencia de sus empleados; en el ejercicio de sus funciones vinculadas con la empresa que presta el servicio.

Art. 45.- Habrá lugar al resarcimiento de daños y perjuicios, en los siguientes casos:

- a. El que anuncie al público, a través de medios de comunicación colectiva, de Internet o de cualquier otro sistema, servicios turísticos de calidad superior a los que realmente ofrece; o en su propaganda use fotografías o haga descripciones distintas a la realidad;
- b. El empresario cuyo servicio tenga una calidad inferior a la que corresponda a su categoría a la oferta pública de los mismos;
- c. El empresario que, por acto propio o de sus empleados, delegados o agentes, cause al turista un daño material;
- d. El empresario que venda servicios con cláusulas prefijadas y no las informe y explique al usuario, al tiempo de la venta o de la prestación del servicio;
- e. En caso de discriminación a las personas; con excepción del derecho de reserva de admisión; y,
- f. Los demás determinados en otras leyes.

Art. 52.- Para efectos de esta Ley, se establecen los siguientes instrumentos de carácter general, para el efectivo control de la actividad turística:

- a. Amonestación escrita, en caso de faltas leves;
- b. Ubicación en la lista de empresarios incumplidos, en caso de faltas comprobadas, graves y repetidas; y,
- c. MULTAS, El Ministerio de Turismo impondrá las siguientes multas de manera gradual y proporcional de acuerdo a la falta cometida. Multa de USD \$ 100 a USD \$ 200 a quienes no proporcionen la información solicitada por el Ministerio de Turismo y no exhiban las listas de precios. Multa entre USD \$ 1000 y USD \$ 5000 que se regularán de manera gradual y proporcional a las personas que incumplan normas de calidad, no cumplan los contratos turísticos o infrinjan las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos. En caso de reincidencia la multa impuesta podrá duplicarse.

CLAUSURA, es un acto administrativo mediante el cual el Ministro de Turismo por sí o mediante delegación dispone el cierre de los establecimientos turísticos. Dictará esta medida en forma inmediata cuando se compruebe que se está ejerciendo actividades turísticas sin haber obtenido las autorizaciones a las que se refiere esta Ley. Igualmente dispondrá la clausura cuando se reincida en las causales señaladas en las letras a), b) y c) de este artículo.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 57.- Las personas que ejerzan actividades turísticas tienen la obligación de entregar al Ministerio de Turismo o a sus delegados la información que permita la elaboración de las estadísticas nacionales de turismo, sujeta al principio de confidencialidad.

Luego de especificar los puntos más relevantes de la ley turismo, revisamos la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y su respectivo reglamento, dentro de la cual, en Ecuador, los ciclistas están sujetos al

cumplimiento de ella; en conjunto suman 584 artículos en alrededor de 165 páginas. (Velez, 2010)

La Ley y el Reglamento completo, se lo puede obtener en la web de la CNTTTSV (Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), encargada de hacer cumplirla; a continuación se enlistan los artículos que guardan relación con los ciclistas y mencionan la bicicleta:

Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público.

Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

Contravenciones leves de primera clase:

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

l) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto;

o) Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

*“Añadí el literal L que hace referencia a peatones, ya que a veces es con estos con los que también tenemos problemas al momento de circular por la ciudad”
(Velez, 2010)*

Contravenciones leves de segunda clase:

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

m) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;

s) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;

Contravenciones leves de tercera clase:

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

c) El que condujere un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible;

l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;

- n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;
- t) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;
- u) Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- v) El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;
- x) Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento;

En los casos señalados en las contravenciones w), x) y y) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Los ciclistas y sus Derechos

Art. 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.

Respecto a la circulación vehicular:

Art. 162.- Los conductores, en áreas urbanas, deberán mantener una distancia prudencial mínima de 3 metros con respecto al vehículo al que antecedan en el mismo carril, de tal forma que le permita detenerse con seguridad ante cualquier emergencia.

En áreas perimetrales y rurales, para observar esta distancia se considerará: la velocidad, estado del vehículo, condiciones ambientales, el tipo, condiciones y topografía de la vía, y el tránsito existente al momento de la circulación.

Los vehículos, en sus desplazamientos, mantendrán una distancia lateral de seguridad mínima de 1.5 metros, y una mayor distancia cuando rebasen o adelanten a ciclistas, motociclistas y carretas.

Restricciones:

Art. 190.- Se prohíbe la circulación de los vehículos automotores, bicicletas, motos y similares en las playas del país, con las siguientes excepciones:

1. Cuando las Comisiones Provinciales lo autoricen; ante una necesidad de comunicación y por no existir otra vía alterna en condiciones de circulación aceptable;
2. Para sacar o introducir embarcaciones al mar;
3. En caso de emergencia o en las que se requieran acciones para proteger vidas humanas;

4. En el caso de los vehículos que ingresan a la playa, con la finalidad de cargar productos provenientes de la pesca o para desarrollar otras actividades laborables; y,

5. Los cuadrones y bicicletas de las autoridades de control.

Respecto al derecho o preferencia de la vía

Art. 210.- En las carreteras los conductores de vehículos automotores de cuatro o más ruedas deberán respetar la preferencia que tienen los motociclistas, similares y ciclistas.

Art. 212.- En las intersecciones no reguladas (sin semáforo) o zonas delimitadas para el paso de peatones, los conductores deberán otorgar la preferencia de paso a los peatones.

Art. 213.- Cuando el conductor tenga que cruzar la acera para entrar o salir de un estacionamiento, deberá obligatoriamente respetar la preferencia de paso de los peatones, ciclistas y vehículos.

Artículo del reglamento de la Ley dedicado exclusivamente para los ciclistas

Art. 302.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos:

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;

2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;

3. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en

pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;

4. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;

5. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;

6. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con capacidades especiales;

7. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;

8. Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad;

9. Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;

10. Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;

11. Abstenerse de realizar maniobras repentinas;

12. Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;

13. Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de

una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional;

14. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y,

15. Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor.

Una vez expuesta la ley de transporte, la cual es de suma importancia para conocer lo vigente en ella para la seguridad y derechos de los ciclistas, se analiza el Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017, dentro del cual el Gobierno asumió desde su inicio el compromiso de defender el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y el respeto a los derechos de la naturaleza, convirtiendo al Ecuador en un referente, por ser el primer país en el planeta que reconoce los derechos de la naturaleza en su marco constitucional.

El análisis en lo que respecta al Plan del Buen Vivir también es de mucha relevancia dentro del marco legal de esta propuesta, puesto que éste, sustenta que *“El Buen Vivir es la forma de vida que permite la felicidad y la permanencia de la diversidad cultural y ambiental, es armonía, igualdad, equidad y solidaridad. No es buscar la opulencia ni el crecimiento económico infinito”*; el cual va de la mano con una de las finalidades del proyecto, al velar por el cuidado ambiental.

Dentro del mismo, se pone en manifiesto que:

El clima del Ecuador continental de 2013 es diferente del clima del Ecuador de 1963. En primer lugar, las temperaturas superficiales se han incrementado en casi todo el país. El Ministerio de Ambiente (MAE, 2011) reporta un incremento entre 1960 y 2006 de la temperatura media anual de 0,8 °C, de la temperatura máxima absoluta de 1,4 °C y de la temperatura mínima

absoluta de 1,0 °C, en una muestra de treinta y nueve estaciones. El cambio del clima del Ecuador continuara a largo plazo, aunque con varias posibles tendencias que dependen de las acciones que se tomen para mitigar y prevenir el cambio climático.

A nivel de los paisajes naturales del Ecuador, una proyección de la deriva potencial de paisajes usando varios modelos climáticos (Sierra et al., 2009) encontró que los páramos húmedos y bosques alto-andinos podrían experimentar reducciones de área significativas hacia fines del presente siglo, mientras otros paisajes, como los húmedo-andinos bajos, podrían expandirse. Además, se estima para Ecuador levantamientos del nivel promedio del mar de hasta un metro durante este siglo. (Cornejo, 2007)

En general, las condiciones ambientales urbanas no cumplen con parte o con todos los criterios de calidad ambiental de aire, agua superficial y suelos. Las emisiones vehiculares no controladas son la fuente principal de contaminación del aire de las áreas urbanas (MDMQ, 2011; EMOV, 2012; Flacso – MAE – PNUD, 2008; MAE, 2010b; MAE, 2013b) y las tendencias recientes del crecimiento del parque automotor sugieren que estos problemas continuaran y posiblemente se agravaran. Entre 2000 y 2010, el parque automotor del Ecuador creció alrededor del 81% y, en un escenario inercial, podría aumentar 62% mas entre 2010 y 2030. Por otro lado, hay evidencia clara de los avances en el control de la contaminación del aire en los municipios que tienen programas de monitoreo y gestión ambiental (MAE, 2013b). (p. 69-70)

Este plan tiene en consideración doce objetivos, de los cuales, tres expuestos a continuación se relacionan con la propuesta, éstos son:

Objetivo 3

Mejorar la calidad de vida de la población

La Constitución, en el artículo 66, establece “el derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios”. Por ello, mejorar la calidad de vida de la población es un proceso multidimensional y complejo.

Entre los derechos para mejorar la calidad de vida se incluyen el acceso al agua y a la alimentación (art. 12), a vivir en un ambiente sano (art. 14), a un hábitat seguro y saludable, a una vivienda digna con independencia de la situación social y económica (art. 30), al ejercicio del derecho a la ciudad (art. 31) y a la salud (art. 32). La calidad de vida se enmarca en el régimen del Buen Vivir, establecido en la Constitución, dentro del Sistema Nacional de Inclusión y Equidad Social (art. 340), para la garantía de servicios sociales de calidad en los ámbitos de salud, cultura física y tiempo libre, hábitat y vivienda, transporte y gestión de riesgos.

Esto implica la recuperación de los espacios públicos y la garantía de la vivienda digna, en protección de la universalidad de los servicios urbanos. Generar movilidad segura y sustentable requiere romper los intereses corporativos y gremiales del transporte, fortaleciendo la planificación, la regulación y el control de la movilidad y la seguridad vial; fomentando el uso del transporte público seguro, digno y sustentable; y promoviendo la movilidad no motorizada. (p.136)

Políticas y lineamientos estratégicos

1. Ampliar los servicios de prevención y promoción de la salud para mejorar las condiciones y los hábitos de vida de las personas
2. Fortalecer y consolidar la salud intercultural, incorporando la medicina ancestral y alternativa al Sistema Nacional de Salud

3. Promover entre la población y en la sociedad hábitos de alimentación nutritiva y saludable que permitan gozar de un nivel de desarrollo físico, emocional e intelectual acorde con su edad y condiciones físicas
4. Fomentar el tiempo dedicado al ocio activo y el uso del tiempo libre en actividades físicas, deportivas y otras que contribuyan a mejorar las condiciones físicas, intelectuales y sociales de la población
5. Propiciar condiciones adecuadas para el acceso a un hábitat seguro e incluyente
6. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intranacional.
 - Promocionar y propiciar condiciones y espacios públicos bajo normas técnicas que incentiven el uso de transportes no motorizados como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente.
 - Promover el respeto del derecho del peatón, el ciclista y los demás tipos de transeúntes a circular por la vía pública.
 - Generar programas para la renovación paulatina del parque automotor de transporte público y privado, para garantizar el acceso de la población a un servicio de calidad y calidez y reducir los niveles de contaminación.
 - Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado.

Este objetivo fue tomado en cuenta, puesto que, al ser el deporte un agente promotor de la calidad de vida de la población, y contribuyente a la mejora de la salud, a la educación y a la organización comunitaria, está ligado a las finalidades que esta investigación busca; y que además se preocupa por el parque automotor que sigue en crecimiento a nivel nacional, y que como consecuencia provoca problemas ambientales, de salud pública, de convivencia

entre conductores con el resto de la población y de sobreocupación del espacio público.

Objetivo 5

Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad

El espacio público –físico, mediático y simbólico–, conformado con claros estímulos a la participación, la interlocución, la deliberación, el respeto y la expresión diversa, es el sitio en el que se puede construir una cultura de convivencia democrática, intercultural y creativa entre sujetos libres que se reconocen y respetan recíprocamente como iguales (art. 23). Todas las personas tienen derecho a desarrollar nuestra capacidad creativa, al ejercicio digno y sostenido de las actividades culturales y artísticas (art. 22) y a participar en la vida cultural de la comunidad (art. 24).

El compromiso del Estado es la protección y circulación de estos elementos se impulsa mediante políticas de fomento a la investigación, museos, bibliotecas, archivos, sitios y fondos especializados (art. 380). Además de los bienes arqueológicos y monumentales y de las tradiciones intangibles, como la música y la cocina tradicional, la identidad nacional se nutre de nociones contemporáneas de patrimonio. (p.182)

Políticas y lineamientos estratégicos

1. Promover la democratización del disfrute del tiempo y del espacio público para la construcción de relaciones sociales solidarias entre diversos
 - Promover el respeto y el reconocimiento de las diversidades en los espacios de uso público, sean estos públicos o privados.
 - Potenciar la construcción de espacios públicos urbanos y rurales libres de contaminación.

- Fomentar un transporte público seguro, digno, cálido y ecológicamente responsable.
 - Priorizar la circulación de los peatones y los ciclistas en la planificación y las intervenciones urbanas.
2. Preservar, valorar, fomentar y resignificar las diversas memorias colectivas e individuales y democratizar su acceso y difusión
 3. Impulsar los procesos de creación cultural en todas sus formas, lenguajes y expresiones, tanto de individuos como de colectividades diversa
 4. Promover las industrias y los emprendimientos culturales y creativos, así como su aporte a la transformación de la matriz productiva
 5. Garantizar a la población el ejercicio del derecho a la comunicación libre, intercultural, incluyente, responsable, diversa y participativa
 6. Promover la integración intercultural en los procesos contrahegemónicos de integración regional
 7. Promover la interculturalidad y la política cultural de manera transversal en todos los sectores

Objetivo 7

Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global

Ecuador, considerado entre los diecisiete países megadiversos del mundo, tiene grandes recursos naturales, pero también ha sufrido un gran impacto de las actividades productivas sobre tales recursos, debido a urgentes necesidades de su población. La mayor ventaja comparativa con la que cuenta el país es su biodiversidad, por ello es fundamental saberla aprovechar de manera adecuada, mediante su conservación y su uso sustentable.

El Programa de Gobierno 2013-2017, en el apartado Revolución Ecológica, apuesta por la transformación productiva bajo un modelo

ecoeficiente con mayor valor económico, social y ambiental. En este sentido, se plantean como prioridades la conservación y el uso sostenible del patrimonio natural y sus recursos naturales, la inserción de tecnologías ambientalmente limpias, la aplicación de la eficiencia energética y una mayor participación de energías renovables, así como la prevención, el control y la mitigación de la contaminación y la producción, el consumo y el posconsumo sustentables (Movimiento Alianza PAIS, 2012). (p.222)

Políticas y lineamientos estratégicos

1. Invertir los recursos públicos para generar crecimiento económico sostenido y transformaciones estructurales
2. Consolidar el papel del Estado como dinamizador de la producción y regulador del mercado
3. Fortalecer el manejo sostenible de las finanzas públicas
4. Fortalecer la progresividad y la eficiencia del sistema tributario
5. Afianzar la sostenibilidad de la balanza de pagos
6. Mantener la sostenibilidad biofísica de los flujos económicos
7. Garantizar una adecuada gestión de la liquidez para el desarrollo y para administrar el esquema monetario vigente
8. Minimizar el riesgo sistémico de la economía
9. Profundizar las relaciones del Estado con el sector popular y solidario
10. Articular la relación entre el Estado y el sector privado

Este objetivo propone el derecho ciudadano a vivir en un ambiente sano, libre de contaminación y sustentable, y la garantía de los derechos de la naturaleza, a través de una planificación integral que conserve los hábitats, gestione de manera eficiente los recursos, repare de manera integral e instaure sistemas de vida en una armonía real con la naturaleza; puesto que la economía depende de la naturaleza y es parte de un sistema mayor, el ecosistema, soporte de la vida como proveedor de recursos y sumidero de desechos (Falconi, 2005). (p.222)

CAPITULO III

METODOLOGICO

3.1. Tipo de investigación

EL tema citado anteriormente, al guardar relación con el paradigma socio-crítico; el cual es una combinación de los paradigmas empírico-analítico y el interpretativo-fenomenológico, los métodos de investigación a utilizar para lograr una excelente recolección de datos y un análisis factible de los mismos, sería de un enfoque mixto, integrados por los *método cuantitativo o método tradicional y el método cualitativo o método no tradicional*; los cuales están enfocados a las distintas concepciones de la realidad social.

Debido a esta concepción, según Bernal (2010) el método cuantitativo o método tradicional, “se fundamenta en la *medición* de las características de los fenómenos sociales, este método tiende a generalizar y normalizar resultados” (p.60); por otro lado, de acuerdo con Bonilla y Rodríguez (2000), el método cualitativo “se orienta a *profundizar* casos específicos y no a generalizar; su preocupación no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes”, esta además, “pretende conceptuar sobre la realidad, con base en la información obtenida de la población o las personas estudiadas”. (Bernal, 2010, p.60)

Por lo tanto, se conlleva a efectuar entrevistas, encuestas a los grupos objetivos que en esta caso, es la ciudad de Guayaquil preocupados cada vez más por el deterioro del medio ambiente como líderes y participantes de grupos de ciclista, turistas nacionales y extranjeros, los mismos que son importantes para conocer su agrado ante esta propuesta; igualmente, dentro de esta investigación, se considera importante la observación, puesto que es una forma directa para visualizar e interpretar la realidad.

En lo que respecta el tipo de investigación, este aporte involucra dos tipos, el Documental y la Descriptiva. La investigación Documental, puesto que Bernal (2010) menciona en su libro, que este consiste en el “*análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio*”, y de acuerdo con Casares Hernández et al. (1995):

La investigación documental depende fundamentalmente de la información que se obtiene o se consulta en documentos, entendiendo por éstos todo material al que se puede acudir como fuente de referencia, sin que se altere su naturaleza o sentido, los cuales aportan información o dan testimonio de una realidad o acontecimiento. (p.111)

Para los autores antes mencionados, las principales fuentes documentales son: documentos escritos (libros, periódicos, revistas, actas notariales, tratados, conferencias escritas, etc.), documentos fílmicos (películas, diapositivas, etc.) y documentos grabados (discos, cintas, casetes, disquetes, etc.)

Para finalizar, la investigación es también de carácter Descriptiva, debido a que “*los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Desde el punto de vista científico, describir es medir*” (Hernández, 1989, p.30); y como muestra Bernal (2010) en su escrito, Salkind (1998) afirma que “*se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio*” (p.113); este tipo de investigación se soporta principalmente en técnicas como la encuesta, la entrevista, la observación y la revisión documental. Por estas razones, ambos se relacionan al tema mencionado anteriormente, ya que, aportan información relevante y de la misma manera, se busca conocer las opiniones de las personas respecto a la propuesta de turismo utilizando medios de transporte ecológicos y su motivación e interés por este medio alternativo de movilización y cuidado del ambiente.

3.2. Población y Muestra

Con respecto al tema que se está indagando sobre el “Análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte turístico”; la población para este estudio, está conformada por los habitantes de la ciudad de Guayaquil y los turistas tanto nacionales como extranjeros que arriban a esta ciudad; que según el Cabildo, en un publicación de Diario El Universo, en el año 2011 la urbe recibió a 1'250.000 de visitas nacionales y extranjeros; cuyas características del visitante extranjero y nacional según el Ministerio de Turismo (2011) fueron las siguientes:

El 52% de los turistas no residentes tienen un rango de edad entre los 18 y 34 años y el 63% de los turistas no residentes manifiesta que su motivo de viaje se debió a vacaciones, recreo y ocio; donde el 73,8% de los turistas no residentes realizó actividades relacionadas con el turismo cultural, el 21,0% efectuó ecoturismo; mientras que el visitante nacional, la visita a familiares y amigos es el principal motivo de desplazamiento de los turistas internos, seguido de las vacaciones, recreo y ocio, cuyos registros alcanzan el 46,31% y 33,14% en su orden, y en términos generales, el 26,0% señala que efectuó actividades de turismo cultural.

Tomando en cuenta lo citado posteriormente, y en lo que expone Bernal (2010) en su obra en concordancia con Fracica (1988), “población es el conjunto de todos los elementos a las cuales se refiere la investigación. Se puede definir también como el conjunto de todas las unidades de muestreo” (p.160); se optó por considerar como población las personas que asisten al Malecón Simón Bolívar o también denominado Malecón del río, por el principal motivo en que a este atractivo turístico que posee Guayaquil, la afluencia de personas es impresionante y dentro del cual, podemos encontrar el gran grupo objetivo que engloba esta investigación al pertenecer al sector turístico.

En una entrevista efectuada por el diario el Expreso al gerente de Operaciones de los malecones Simón Bolívar y del Salado, el arquitecto cuencano Fernando Delgado Bahamonde, manifestó que el malecón Simón Bolívar recibe a diario un promedio de 40.000 personas y durante los fines de semana fluctúa entre 80.000 a 90.000 los sábados, y a veces llegan a 100.000 los domingos, y en la quincena, especialmente si coincide en fines de semana, se llega a bordear los 120.000 visitantes.

Para la recolección de datos se aplicará el Método de muestreo *Probabilístico Aleatorio Simple*, puesto que *“todos los elementos de la población tienen la misma posibilidad de ser escogidos”* (Sampieri, R., Collado, C., Lucio, P., 1991) y de acuerdo a Levine, Krehbiel y Berenson (s. f.) Muestreo aleatorio simple son *“Todos los elementos dentro del marco que tienen las mismas posibilidades de selección que cualquier otro. Además cada muestra de un tamaño fijo tiene las mismas posibilidades de selección que cualquier otra muestra del mismo tamaño.”* (Citado por Bravo J., 2012)

Para el cálculo de la muestra, utilizamos la formula proporcionada por Fernández P., (2010), donde, Si la población es finita, es decir conocemos el total de la población y deseásemos saber cuántos del total tendremos que estudiar la respuesta sería:

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

Según diferentes seguridades el coeficiente de Z_{α} varía, así:

- Si la seguridad Z_{α} fuese del 90% el coeficiente sería 1.645
- Si la seguridad Z_{α} fuese del 95% el coeficiente sería 1.96
- Si la seguridad Z_{α} fuese del 97.5% el coeficiente sería 2.24
- Si la seguridad Z_{α} fuese del 99% el coeficiente sería 2.576

Si no tuviese ninguna idea de dicha proporción esperada, utilizaríamos el valor $p = 0.5$ (50%) que *maximiza el* tamaño muestral.

Tabla N° 1: Cálculo de la Muestra

Variables para el cálculo

<ul style="list-style-type: none"> ▪ $N = 80.000$ ▪ $Z_a = 1,96$ ▪ $p = 0.5$ ▪ $q = 1 - p$ (en este caso $1-0.5 = 0.50$) ▪ $d =$ precisión 5% 	$n = \frac{80.000 * 1,96^2 * 0,5 * 0,5}{0,05^2 * (80.000 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$ $n = \frac{76832}{200,9579}$ $n = \mathbf{382}$
--	--

Fuente y Elaboración: Autora

Al efectuar los cálculos respectivos, nos dio como resultado una muestra de 382 personas que frecuentan el malecón Simón Bolívar a encuestar.

3.3. Técnica de Recolección de Datos

Esta investigación comprende tanto las fuentes primarias como secundarias para la recolección de información; las primarias conocidas también como *información de primera mano o desde el lugar de los hechos*, puesto que estas son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, y cuyas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural, etc. (Bernal, 2010, p.191), que en este caso, son los líderes y participantes de los diversos grupos de ciclistas existentes en la ciudad de Guayaquil y sus puntos de concentración; y las fuentes secundarias que son “todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar” (Bernal, 2010, p.192),

como la Investigación documental, en donde se efectúan consultas de documentos tales como: libros, revistas, periódicos, leyes, etc.; estadísticas publicadas en los informes del INEC, Ministerio de Turismo, etc., con el fin de recaudar información valedera que sustente y respalde el desarrollo de la investigación.

Según lo mencionado en el libro de metodología de Bernal por los autores Muñoz Giraldo et al. (2001) la investigación cuantitativa utiliza generalmente los instrumentos y técnicas de: Entrevistas, encuestas, observación sistemática, escala de actitudes, análisis de contenidos, grupos focales y grupos de discusión, inventarios, pruebas estadísticas, etc., mientras que la de tipo cualitativo utiliza las técnicas de acuerdo con el problema objeto de la investigación que se va a realizar como: entrevista estructurada y no estructurada, observación sistemática y no sistemática, anécdotas, autobiografías, relatos, archivos, *survey* social, fotografías y diapositivas, etc.

Por ello, las técnicas escogidas para la recolección de datos están acorde al método y tipo de investigación, puesto que al ser parte fundamental en el desarrollo y conclusión de la misma, se deben de seleccionar los instrumentos más idóneos para el trabajo de campo y a continuación se enlistan:

- **Entrevista:** debido a que al ser una “técnica orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información, tiene como propósito obtener información más espontanea y abierta”. (Bernal, 2010, p.194)

El tipo de entrevista elegido para esta investigación es una *entrevista estructurada* o también conocida como *entrevista directiva*, ya que como señala Cerda (1998), esta “se realiza a partir de un esquema o formato de cuestiones previamente elaborado, el cual se plantea en el mismo orden y en los mismo términos a todas las personas entrevistadas” (p.256). Está conformada por un

cuestionario de preguntas abiertas dirigidas a expertos (líderes o participantes de clubes de ciclistas) con el fin de recaudar mayor información.

- **Encuesta:** “*técnica de recolección de información más usada, fundamentada en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas*”. (Bernal, 2010, p.194)

El cuestionario está elaborado con preguntas cerradas de tipo *dicotómicas* donde se solicita a la persona encuestada que elija la respuesta en una lista de opciones, dando así las ventajas de eliminar el sesgo, facilidad al codificar y obtener respuestas concretas; y también por preguntas de respuesta a escala o usualmente conocidas como *escalas de medición de actitudes*, entre las cuales la más común es la escala de Likert, estas preguntas son básicamente dirigidas a medir la intensidad o el grado de sentimientos respecto a un rasgo o a una variable por medir. (Bernal, 2010, p. 254)

Las encuestas se realizarán en el Malecón Simón Bolívar, lugar turístico de Guayaquil escogido como punto estratégico por su gran afluencia, y la facilidad de encontrar en un solo punto a los diversos grupos objetivos que esta investigación abarca como son: turistas nacionales, extranjeros y ciudadanos de Guayaquil.

- **Observación directa:** Según Bernal (2010), cada día cobra mayor credibilidad y su uso tiende a generalizarse ya que permite obtener información directa y confiable. El tipo de observación que este tema utiliza es de carácter *participante*, debido a que el investigador es parte de la situación que se observa. Según Cerda (1998), “una de las premisas del investigador que opta por tal técnica es que debe estar el mayor tiempo en la situación que se observa, con el propósito de conocer de forma directa todo aquello que a su juicio puede constituirse en información para el estudio” (p.258); la misma que se efectúa entre las calles *Tungurahua* y *9 de octubre*, donde se ubica el

malecón del salado, el cual es el punto de concentración para todos los grupos de ciclistas los segundos jueves de cada mes con el fin de hacer notar este movimiento que cada vez va ganando más terreno en la ciudad de Guayaquil.

3.4. Presentación y Análisis de Resultados

Como se mencionó anteriormente en el punto de técnicas de recolección que se efectuarían encuestas y entrevistas para obtener una mejor perspectiva de lo que se planea crear; a continuación se presentan respectivamente los resultados obtenidos.

3.4.1. Análisis de los Resultados de las Encuestas

El siguiente estudio realizado en el Malecón 2000 o también conocido como Malecón del Río en la ciudad de Guayaquil, y cuyos resultados son mostrados a continuación con tablas, graficas de las respuestas mediante valores porcentuales y análisis de cada pregunta, mismas que fueron diseñadas para conocer la viabilidad de este proyecto ecológico, y que además proporcionó la información necesaria tomando en cuenta edad y sexo como principal y luego se efectuaron las preguntas que requerían mayor atención para conocer la aceptación que este proyecto demanda. A continuación se detallan los resultados:

a) Edad

Las edades fueron elaboradas por rangos como se muestra posteriormente, siendo la edad de los encuestados en su mayoría representado por personas de entre 18 a 25 años con el 57%, las de menos de 18 años con 18%, de 26 a 35 con el 16% y más de 35 años con el 9%. Es importante mencionar que este último porcentaje correspondiente al rango de más de 35 años es pequeño, debido a que se negaban a responder, demostrando de esta manera poco

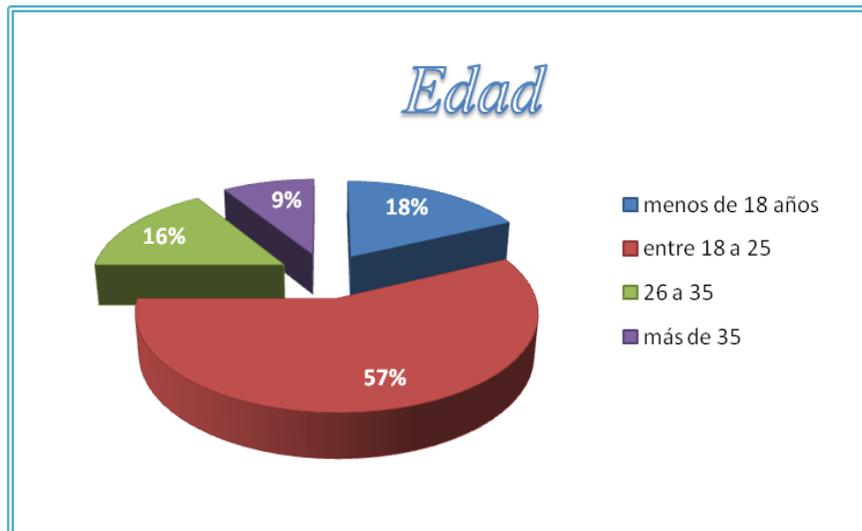
interés al tema e indicando la baja afluencia que tendría el servicio por parte de ellos.

Tabla N° 2: Edad de los Encuestados

<i>Edad</i>		
<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
menos de 18 años	69	18%
entre 18 a 25	218	57%
26 a 35	61	16%
más de 35	34	9%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 1: Edad de los encuestados



Fuente y Elaboración: Autora

b) Sexo

De un total de 382 personas a encuestar en el punto de referencia Malecón 2000, los resultados permiten descifrar que en su mayoría, los encuestados fueron personas del sexo femenino con un porcentaje de 52%, mientras que el sexo masculino por el 48%.

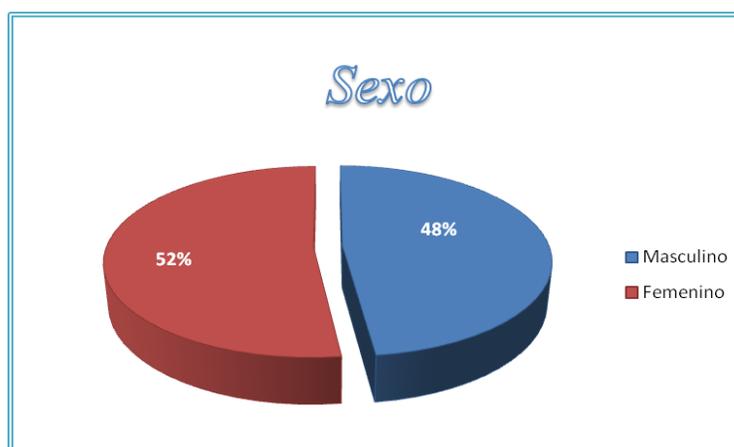
Tabla N° 3: Sexo de los Encuestados

Sexo

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
Masculino	183	48%
Femenino	199	52%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 2: Sexo de los encuestados



Fuente y Elaboración: Autora

1. ¿Tiene Bicicleta?

Como se puede observar en los gráficos suministrados consecutivamente, existe una diferencia significativa entre los que poseen y no poseen bicicleta en sus hogares; siendo estos representados por el 66% y el 34% respectivamente.

Tabla N° 4: Tenencia de Bicicleta de los Encuestados

¿Tiene Bicicleta?

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
SI	252	66%
NO	130	34%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 3: Tenencia de Bicicleta de los Encuestados



Fuente y Elaboración: Autora

2. ¿Con que frecuencia utiliza la Bicicleta en caso de tenerla, prestarla o alquilarla?

Si comparamos individualmente los resultados de esta pregunta, el mayor porcentaje de uso se concentra en la respuesta “casi nunca” con el 42%, lo cual sería desfavorable para la propuesta, puesto que en relación al tamaño de la muestra indicaría que la idea no tendría mucha demanda, pero por otro lado al unir las respuestas “Más de 3 veces a la semana” y “Entre 1 y 2 veces a la semana” suman un total de 58%, el cual sobrepasa el precedente porcentaje, demostrando así, que si hay muchas personas que utilizan sus bicicletas por lo menos un día a la semana, lo que es optimista para esta idea.

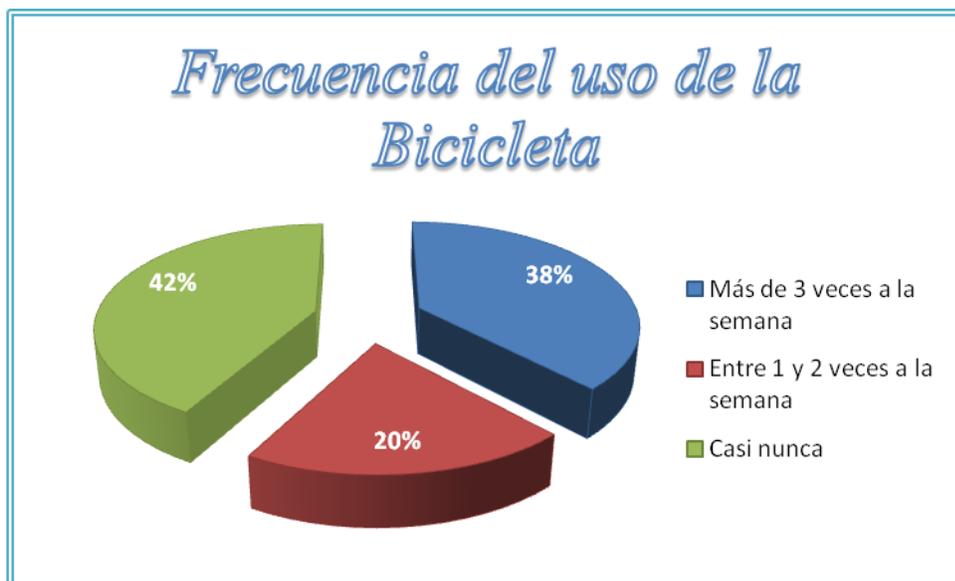
Tabla N° 5: Frecuencia de uso de la Bicicleta en caso de tenerla, prestarla o alquilarla

Frecuencia del uso de la Bicicleta

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
Más de 3 veces a la semana	145	38%
Entre 1 y 2 veces a la semana	76	20%
Casi nunca	160	42%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 4: Frecuencia de uso de la Bicicleta en caso de tenerla, prestarla o alquilarla



Fuente y Elaboración: Autora

3. ¿Considera Ud. que la bicicleta es un medio de transporte sano y ecológico?

Claramente podemos observar que casi el total de los encuestados, equivalente al 95% consideran a la bicicleta como un medio de transporte sano y ecológico, en contraste con el 5% al que le es indiferente el beneficio que la bicicleta pueda o no aportar a la sociedad, al ambiente y a la salud.

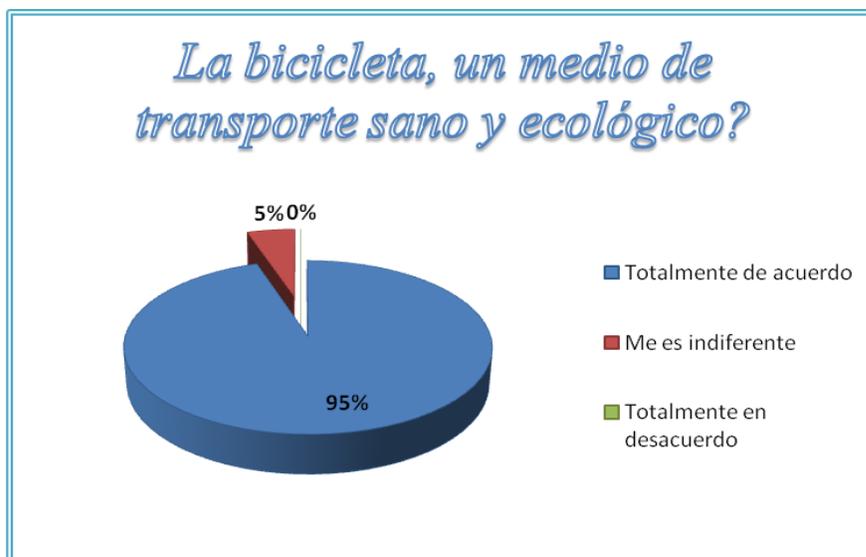
Tabla N° 6: Consideración a la bicicleta por parte de los encuestados

La bicicleta, un medio de transporte sano y ecológico?

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
Totalmente de acuerdo	363	95%
Me es indiferente	19	5%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 5: Consideración a la bicicleta por parte de los encuestados



Fuente y Elaboración: Autora

4. ¿Sabía Ud. que en la ciudad existen rutas marcadas para las bicicletas?

El cuadro a continuación nos da a conocer que hay un gran porcentaje de personas (73%) que sabe de la existencia de rutas marcadas para las bicicletas en la ciudad de Guayaquil, mientras que un pequeño porcentaje lo desconoce (27%). Cabe recalcar, que dentro de las personas encuestadas, ciertos turistas extranjeros y residentes de la ciudad de Guayaquil mencionaron el desconocimiento de estas rutas, por lo que es necesario que se incremente las señalizaciones o se hagan mas visibles.

Tabla N° 7: Existencia de rutas marcadas para bicicletas

Conocimiento de rutas marcadas para las bicicletas

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
SI	279	73%
NO	103	27%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 6: Existencia de rutas marcadas para bicicletas



Fuente y Elaboración: Autora

5. ¿Considera Ud. que el ciclopaseo sería un buen atractivo para la ciudad?

La mayoría de las personas encuestadas, equivalente al 91% concuerda con que el ciclopaseo sería un buen atractivo para la ciudad, y solo un 9% no lo considera un llamativo turístico. Este gran porcentaje es factible para la propuesta que se está haciendo, ya que muchos países y ciudades lo tienen y les va bien y porque no Guayaquil, al ser evaluada por el Ministerio de Turismo como la segunda ciudad más visitada del Ecuador por visitantes extranjeros durante el 2011 luego de la capital Quito.

Tabla N° 8: Consideración del ciclopaseo como un atractivo turístico

El ciclopaseo, un buen atractivo para la ciudad?

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
SI	348	91%
NO	34	9%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 7: Consideración del ciclopaseo como un atractivo turístico



Fuente y Elaboración: Autora

6. ¿Estaría Ud. dispuesto a pagar por un alquiler de bicicletas tándem (varias personas en una) para realizar city-tour o ciclopaseos?

Como se puede observar a continuación, el 77% de los encuestados respondieron que si pagarían por este servicio abordo de bicicletas tándem, lo cual demuestra la aceptación que esta idea tiene no solo para los residentes sino también para los turistas, ya que están considerados dentro de la muestra, en contraste con un 23% que no pagaría por este servicio.

Tabla N° 9: Disposición a pagar por el servicio

Dispuesto a pagar por un alquiler de bicicletas tándem para realizar city-tour o ciclopaseos

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
SI	294	77%
NO	88	23%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 8: Disposición a pagar por el servicio



Fuente y Elaboración: Autora

**7. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por persona por el servicio?
(Responder si su respuesta anterior fue positiva)**

Las posibles respuestas a estas preguntas fueron elaboradas en intervalos de \$10, dentro de las cuales, el mayor porcentaje que se obtuvo fue de 68%, comprendido entre los valores de \$20 a \$30, el siguiente porcentaje correspondiente al 23%, es de las personas que no estarían dispuestas a pagar por el servicio, seguido por el 7% que pagaría de \$30 a \$40 y para concluir, solo un mínimo porcentaje del 2% pagaría más de \$40 por el servicio ofertado.

Tabla N° 10: Monto a pagar por el servicio

¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el servicio?

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
\$20 a \$30	260	68%
\$30 a \$40	27	7%
más de \$40	8	2%
no pagarían por el servicio	88	23%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 9: Monto a pagar por el servicio



Fuente y Elaboración: Autora

8. ¿Considera Ud. que esta actividad serviría para reducir los niveles de contaminación?

Para finalizar este estudio de campo, la última pregunta está dirigida al impacto que este dinamismo tendría en el medio ambiente, y a lo que el 94% de las personas respondieron que están totalmente de acuerdo con que esta actividad serviría para reducir los niveles de contaminación, lo cual nuevamente demuestra la aceptación por parte de ellas ante esta propuesta. Por otro lado, el 5% de los encuestados opinó que le es indiferente esta posición y el 1% que están Totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 11: Actividad para reducir los niveles de contaminación

Esta actividad serviría para reducir los niveles de contaminación?

<i>Respuesta</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>%</i>
Totalmente de acuerdo	359	94%
Me es indiferente	19	5%
Totalmente en desacuerdo	4	1%
Total	382	100%

Fuente y Elaboración: Autora

Gráfico N° 10: Actividad para reducir los niveles de contaminación



Fuente y Elaboración: Autora

3.4.2. Análisis de la Entrevista

Las entrevistas que se realizaron en las calles Tungurahua y 9 de Octubre, donde se ubica la Plaza Rodolfo Baquerizo Moreno y es el punto de concentración de la agrupación “Ciclistas de la Calle” y además de la denominada “Masa crítica” todos los segundos Jueves de cada mes, la cual consiste en la unión de todas las agrupaciones de ciclistas existentes en la ciudad de Guayaquil para realizar un recorrido nocturno por la ciudad con la finalidad de hacer presencia en la calles, reclamar por los derechos de los ciclistas, y promover el ciclismo ciudadano; efectuadas a líderes y participantes de estos movimientos, revelaron información muy relevante para el desarrollo y estudio de este trabajo.

Al iniciar la entrevista con el líder de “Ciclistas sin Fronteras”, al cual se le preguntó si considera que el uso de la bicicleta ha desarrollado el turismo en la ciudad, a lo cual su respuesta fue sin duda alguna positiva, pero además añadió que no lo suficiente, puesto que hay carencias de programas y estímulos para la creación de programas de turismo en bicicleta; considera que estas

actividades en bicicleta son atractivos para el turismo y solo conoce una empresa privada que trabaja en conjunto con un hotel llevando a turistas extranjeros a hacer un recorrido por la ciudad en bicicleta; añadiendo que sería bueno que se creen más empresas dedicadas a esta labor que además de ser benéfica para la salud, lo es también para el ambiente.

Acto seguido, se indagó sobre el conocimiento de la ley de tránsito respecto a los ciclistas, los entrevistados conocían al respecto y además acotaron que primordialmente el peatón tiene mayor derecho, seguido por el ciclista, quien está por encima de todo vehículo a motor; pero que a pesar de la existencia de los derechos de los ciclistas en un cuerpo legal, muchas de ellas no se cumplen y los ciclistas no tienen mucho conocimiento sobre sus propios derechos establecidos en la Constitución y la Ley de Tránsito.

Otra de las preguntas está relacionada a la seguridad y la motivación para el uso de la bicicleta, a la cual respondieron que este factor juega un papel importante en este movimiento, ya que los casos de accidentes que se ven en los medios informativos aterrorizan a las personas y por ende restringen su uso. Además, se inquirió si consideraban que la ciudad tiene espacios apropiados para los ciclistas, concordando en una respuesta negativa, puesto que Guayaquil solo consta con dos, una que es de corta dimensión y otra delimitada parte en la calle y parte en la acera; siendo esta otra limitante para el incentivo a este deporte.

Por otro lado, se preguntó por las campañas que como grupo de ciclistas han realizado para fomentar el uso de la bicicleta, a lo cual, citaron ejemplos como: difusión de Boletines semanales mediante correo electrónico, dando a conocer las ventajas del uso de la bicicleta por una página de Facebook, efectuando recorridos nocturnos, proporcionando talleres de mecánica y primeros auxilios, etc. También, era importante conocer su opinión acerca de estos movimientos y su posibilidad en convertirse en una actividad turística, a lo que respondieron

que efectivamente son los propios turistas extranjeros que radican en Guayaquil los primeros en apoyarlos y unirse a estos recorridos, lo cual demuestra su interés de realizar turismo en este medio de transporte.

Las últimas preguntas que están relacionadas a la salud y al ambiente son: la opinión acerca de la frase: *la bicicleta mejora la calidad de vida de las personas y ayuda a reducir la contaminación del ambiente* y los cambios encontrados en su vida, salud, cuerpo desde el uso de la bicicleta; a lo cual manifestaron que el ciclismo es una actividad completa y permite poner la huella ecológica al planeta al utilizar este medio de transporte no contaminante, y por ende, los cambios más notorios en ellos mismos desde su uso, son mejoramiento del ánimo, mayor circulación en la sangre, tener una vida más organizada y finalmente uno de ellos expresó *“hacer ciclismo y ser ciclista, es más que una actividad deportiva, es una forma de vida”*

El compartir un momento de tu tiempo junto a ellos, es algo impresionante que no solo te llena de energía sino que te contagia el querer practicar este deporte, la entrevista fue enriquecedora, que además de conocer gente preocupada por su salud y el ambiente, busca crear una manera distinta de vivir y disfrutar la vida, y además ayudar en la organización, planeación de proyectos involucrados en estos movimientos.

CPITULO IV

LA PROPUESTA

4.1. Antecedentes

Ecuador, un país que seduce a los turistas cada vez más, registrando durante el período 2007-2010 un incremento progresivo de entradas de 937.487 en 2007 a 1'140.978 en 2011 correspondiendo a una variación de 21,7% en el período, y en el lapso del 2011 a 2012 un incremento del 11,5%, lo que en cifras concierne a 1'271.953 de llegadas de extranjeros al Ecuador comprendidas entre Enero a Diciembre del 2012. Acto seguido, Guayaquil, una ciudad que ha mejorado a lo largo del tiempo tanto en los aspectos de infraestructura como ecología, y además del clima que posee, catalogado por los turistas extranjeros como distinto y agradable para salir a conocer la ciudad; se ha convertido en el centro de atención para la mayoría de los visitantes; información que podemos corroborar mediante las cifras suministradas por el Ministerio de Turismo, donde se puede notar que dentro de las ciudades más visitadas por extranjeros durante el año 2011 fueron Quito con un 66% del total de visitantes, Guayaquil (47%), Cuenca (19%), Galápagos (15%) y Baños (11%); mientras que dentro de las ciudades preferidas para visitar por los turistas nacionales durante el año 2011 fueron Guayaquil con un 8,1% del total de visitantes, Quito (6,1%), General Villamil Playas (3,5%), Salinas (3,4%) y Atacames (3,4%).

Guayaquil se ha convertido en una ciudad preocupada por el medio ambiente, lo cual es demostrado al observar los distintos proyectos ecológicos que se están llevando a cabo y mediante la implementación de áreas verdes.

En esta ciudad, además existen ciclistas independientes, grupos como *Águilas del Ciclismo*, *MonoBikers*, *Chayanga Explorer*, *los Giseldos*, etc., y varias agrupaciones de ciclistas conocidas en esta ciudad que apoyan el uso de la

bicicleta y buscan reducir la contaminación del ambiente, el tráfico y el ruido. Entre ellas están: *Ecuador Aventura*, primera agrupación que promovía el uso de la bicicleta como una alternativa de recreación desde ya 20 años, cuyos pioneros son un par de hermanos Luis y Ecuador Sánchez; *Ciclistas Sin Fronteras*, liderado por Ronald Game y primer Club deportivo especializado formativo de ciclismo de montaña de Guayaquil aprobado por el Ministerio del Deporte, *Ciclistas de la Calle*, encabezado por Jimmy Martillo y quienes tienen más actividad, puesto que salen a rodar todos los martes, miércoles, jueves, viernes y domingos y finalmente *Amigos del Estero*, *Facebook Cyclist* liderados por Mónica Solano y Carlos Calle respectivamente, quienes se unen los jueves y domingos para proponer rutas, los cuales son parte importante de esta comunidad ciclista de Guayaquil.

De la misma manera, existe una organización llamada “*Guayaquil en bici (GeB)*”, cuyo principal objetivo es fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y entre sus objetivos secundarios están el uso para la recreación o también como deporte; cabe recalcar que la idea de GeB era dar mayor impulso y difusión a los distintos eventos de todos los grupos de ciclismo, ayudar a quienes querían formar nuevos grupos e introducir la “Masa Crítica”, la cual es una celebración ciclista que tiene lugar todos los meses en numerosas ciudades del mundo; cuya finalidad es reivindicar una mayor presencia de las bicicletas en las ciudades para reducir las molestias que causa el tráfico motorizado: ruido, contaminación, atascos, inseguridad, etc., y que además de ciclistas también suelen participar patinadores. A la fecha siguen apareciendo más grupos y mayor cantidad de usuarios de la bicicleta y estos grupos antes mencionados han logrado reunir caravanas de más de 500 ciclistas.

Además, es importante hacer mención a los acontecimientos provistos en el marco referencial de este trabajo, donde se demuestra que en varios países del mundo, la actividad del turismo en bicicleta ya ha ganado terreno.

En base a estos antecedentes descritos, surge la idea de la creación de "Circuitos Turísticos en Guayaquil abordo de Bicicletas Tándem como Propuesta Ecológica de Transporte Turístico", con la finalidad de reducir el uso del vehículo para trasladarse a los distintos lugares de Guayaquil y despertar el interés de los demás residentes que no se han unido a estos movimientos, ofertando un servicio benéfico para la salud y el ambiente y que además permita compartir una tarde o un fin de semana con su familia en estos medios de transporte ecológico

4.2. Análisis del Mercado

4.2.1. Características del Visitante Nacional y Extranjero

Los datos proporcionados por el Ministerio de Turismo permiten conocer las principales características de los Visitantes, respecto a actividades realizadas, motivos del viaje, gasto y duración de la visita, pero es importante conocer que de los turistas no residentes, el 52% está comprendido entre las edades de 18 y 34.

En la figura N°14 que se presenta a continuación, se puede observar el gasto turístico promedio del turista extranjero en el país, el cual asciende a USD \$1.000, estimando una estadía promedio de 14 noches, mientras que por otra parte, el gasto turístico promedio del turista nacional asciende a USD \$94 con una estadía promedio estimada de 3 noches.

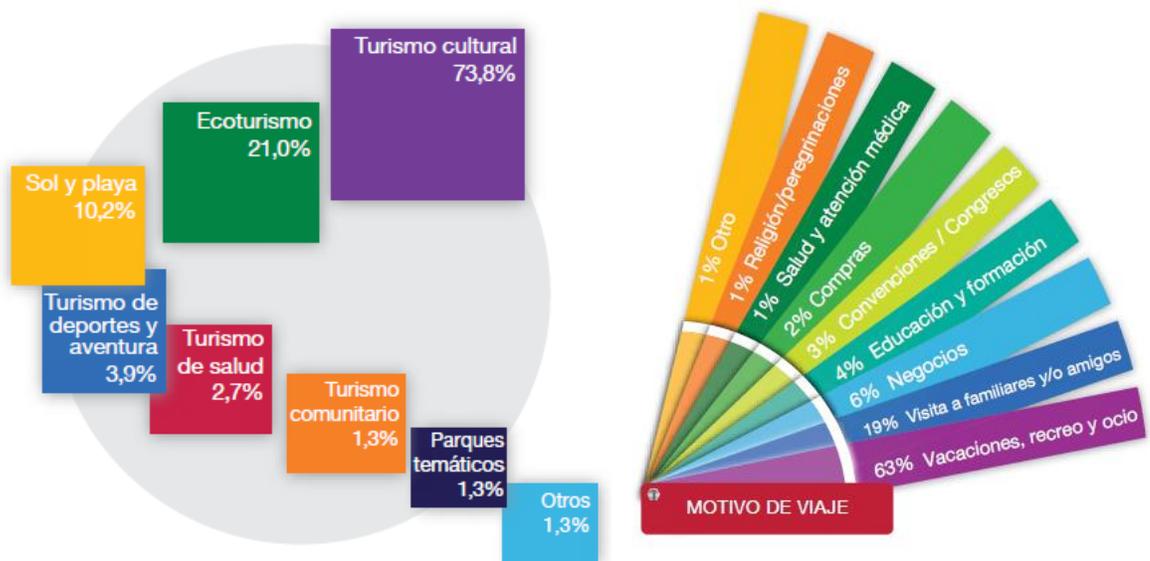
Figura N° 14: Gasto y Duración de Visita



Fuente: Ministerio de Turismo

Las siguientes figuras mostradas más abajo (Ver Fig. N°15), hacen referencia al motivo de viaje y actividades efectuadas por *el turista no residente*; las cuales detallan que el mayor porcentaje equivalente al 63% manifiesta que su motivo de viaje se debió a vacaciones, recreo y ocio, el 19% visitas a familiares y amigos y el 6% por motivos de negocios, entre otros motivos. A lo que a actividades respecta, el 73,8% realizó actividades relacionadas con el turismo cultural, el 21,0% efectuó ecoturismo, el 10,2% hizo actividades de sol y playa y el 3,9% se inclinó por turismo de deportes y aventura, entre otros.

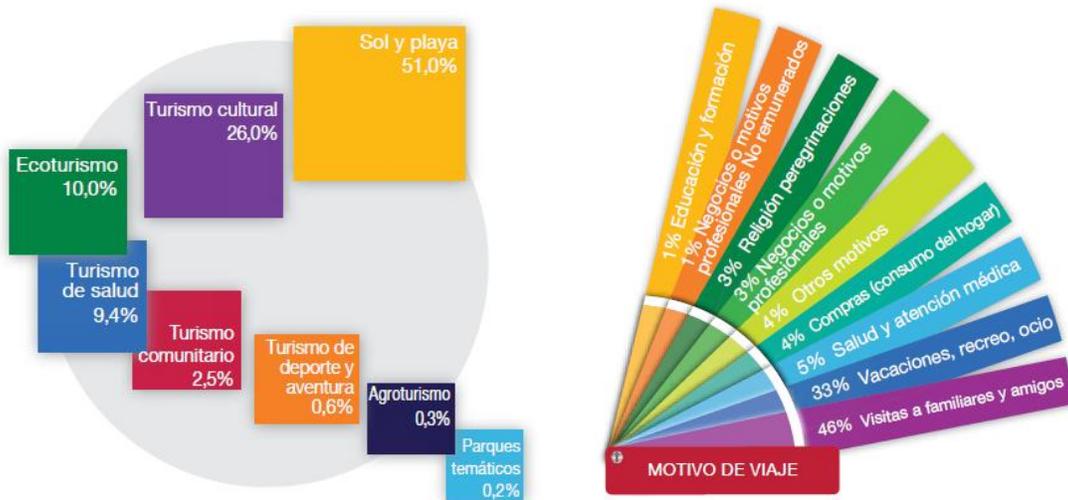
Figura N° 15: Motivo de Viajes y Actividades por el Turista No Residente



Fuente: Ministerio de Turismo

En contraste al turista no residente, según la Fig. N°16, *el turista interno* como principal motivo de desplazamiento con el 46,31% argumenta la visita a familiares y amigos, seguido de las vacaciones, recreo y ocio con un 33,14%. En términos generales, el 51,0% de visitantes internos manifiesta que en su desplazamiento dentro del territorio nacional realizan actividades relacionadas con Sol y Playa, en tanto que el 26,0% señala que efectuó actividades de turismo cultural, entre otras.

Figura N° 16: Motivo de Viajes y Actividades por el Turista Interno



Fuente: Ministerio de Turismo

Los datos proporcionados precedentemente, son de gran importancia para este estudio de factibilidad, puesto que estos ayudan a corroborar la viabilidad de la propuesta, al conocer que dentro de las principales actividades realizadas por los turistas se encuentran el Turismo Cultural y el Ecoturismo, los cuales son tipos de turismo que engloban esta idea y mucho mas al saber que son los turistas provenientes de países extranjeros quienes las efectúan en mayor proporción, lo cual no solo beneficia a la aceptación de la propuesta sino al sector turístico en general, puesto que cada vez más el Ecuador y su Perla del Pacífico-Guayaquil se vuelven más atractivos para los visitantes, lo que es demostrado mediante los incrementos porcentuales registrados de sus llegadas año a año.

4.2.2. Principales Mercados Turísticos Emisores

De acuerdo a las publicaciones emitidas por el Ministerio de Turismo, los países emisores de turistas que mayor porcentaje proveyeron al Ecuador en el año 2013 para la realización de turismo como se muestra en la Tabla N°12 fueron:

en primer lugar con 25,20% de participación Colombia, seguido por Estados Unidos y Perú con 18,36% y 11,04% respectivamente, mientras que por otra parte, países como Alemania, Canadá y Gran Bretaña tuvieron una incidencia promedio de 2% cada uno en el turismo ecuatoriano. (Ver Tabla N°13)

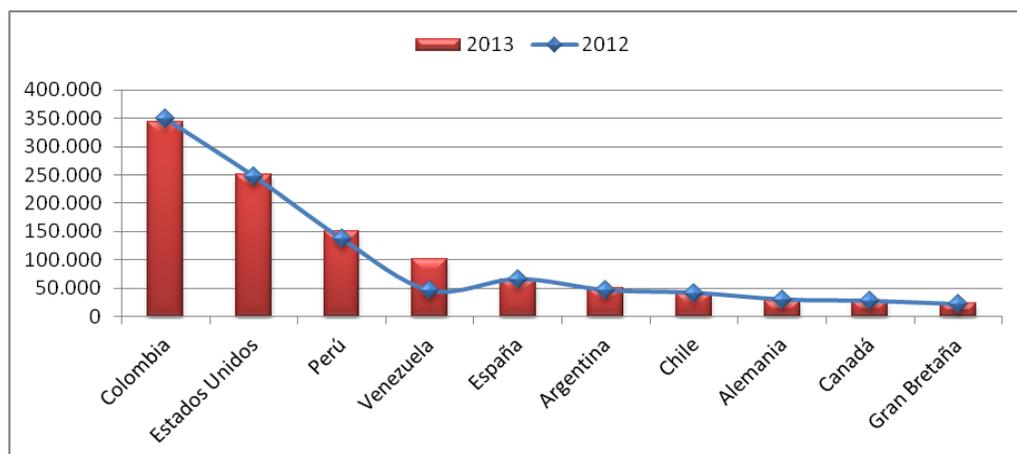
Tabla N° 12: 10 Principales Mercados Turísticos Emisores

ENERO -DICIEMBRE / 2012 - 2013			
PRINCIPALES MERCADOS EMISORES	2012	2013	Var% 2013/2012
Colombia	349.455	344.363	-1,46
Estados Unidos	248.064	250.785	1,10
Perú	137.084	150.805	10,01
Venezuela	45.701	102.317	123,88
España	65.764	65.245	-0,79
Argentina	46.199	49.575	7,31
Chile	41.645	40.945	-1,68
Alemania	29.582	28.486	-3,70
Canadá	26.979	28.257	4,74
Gran Bretaña	21.142	23.479	11,05

Fuente: Dirección Nacional de Migración

Elaboración: Dirección de Investigación - Ministerio de Turismo dic-13

Gráfico N° 11: 10 Principales Mercados Turísticos Emisores



Fuente: Dirección Nacional de Migración

Elaboración: Dirección de Investigación - Ministerio de Turismo dic-13

Tabla N° 13: Distribución Porcentual de los 10 Principales Mercados Turísticos Emisores

RK	PAIS	ENTRADA	ENTRADA
		Acumulado Ene-Dic	%
1	COLOMBIA	344.363	25,20
2	ESTADOS UNIDOS	250.785	18,36
3	PERÚ	150.805	11,04
4	VENEZUELA	102.317	7,49
5	ESPAÑA	65.245	4,78
6	ARGENTINA	49.575	3,63
7	CHILE	40.945	3,00
8	ALEMANIA	28.486	2,08
9	CANADÁ	28.257	2,07
10	GRAN BRETAÑA	23.479	1,72

Fuente: Dirección Nacional de Migración

Elaboración: Dirección de Investigación

4.2.3. Los 10 países con más bicicletas per cápita

Según información extraída de BTT Magazine (2013) en el mundo existen más de mil millones de bicicletas, lo cual es, el doble que automóviles; mencionando que actualmente y con la crisis económica en muchos países occidentales, la producción de bicicletas ha aumentado las cifras tanto en venta como en producción. La evolución de las bicicletas ha sido imparable, tanto para actividades de ocio, como medio de transporte y cada vez más se vuelve popular en todo el planeta, sea cual sea su uso. A continuación el ranking de los 10 países con más bicicletas per cápita. (Ver Gráfico N°12)

Holanda, con una población bordeando de 16.652.800 millones de habitantes y un parque aproximado de bicicletas que está cerca de los 16.500.000 millones de unidades, es decir, que un 99,1% de sus habitantes tiene una bicicleta; los datos certifican que un 27% de los desplazamientos que se realizan en este país son en bicicleta, con una media de 2,5 kilómetros por día y persona. Su

capital Ámsterdam cuenta con 400 kilómetros de carril-bici y cerca de un 40% de desplazamientos donde la mayoría de los ciclistas no usan cascos. En este país, el robo de las bicicletas sigue siendo un gran problema, debido a que el 20% son robadas cada año, es decir una de cada cinco.

Dinamarca, en este país cuya población es de 5.560.628 millones de habitantes y su parque aproximado de bicicletas está cerca de los 4.500.000 millones de unidades, es decir, el 80,1% de daneses poseen una bicicleta y realizan un total de 18% de los desplazamientos en bicicleta, con una media de 1,6 kilómetros por día y persona; mientras que en Copenhague el 37% de los ciudadanos la utilizan a diario.

Alemania, población que ronda los 81.802.000 millones tiene un parque aproximado de bicicletas de 62 millones de unidades, el cual representa que 75,8% de alemanes con una media de 0,9 kilómetros por día y persona, y un 9% de los desplazamientos se realizan en bicicleta.

Suecia, población que ronda los 9.418.732 millones, y un parque aproximado de bicicletas de 6 millones, es decir, que un 63,7% de suecos utilizan la bicicleta con una media de 0,7 kilómetros por día y persona, y un 9% de los desplazamientos se realizan en bicicleta.

Noruega, población aproximada de 4.943.000 millones y un parque de bicicletas que está cerca de 3 millones de unidades, que representa el 60,7% de noruegos utilizan la bicicleta habitualmente, con un 4% de desplazamientos que se realizan en bicicleta. En este país existe una cultura ciclista histórica y el número de robos de bicicleta es muy alto; donde más de 60.000 unidades desaparecen al final del año.

Finlandia, población de 5.380.200 millones y un parque de bicicletas de 3.250.000 unidades aproximadamente. Es decir, que un 60,4% de finlandeses utilizan la bicicleta regularmente, con una media de 0,7 kilómetros por día y

persona y un 10% de desplazamientos que se realizan en bicicleta, aquí existe una cultura ciclista muy importante y la gente no teme su climatología.

Japón, tiene una población de 127.370.000 millones de personas y un parque de bicicletas de 72.540.000 de unidades aproximado, lo que significa que un 56,9% de japoneses utilizan la bicicleta; 15% de los desplazamientos laborales se realizan en el país nipón son en bicicleta, para trayectos cortos y con el fin de complementar el uso de otros medios de transporte público.

Suiza, cuya población ronda los 7.782.900 millones y un parque de bicicletas que está cerca de 3.800.000 de unidades, es decir, un 48,8% son usuarios de la bicicleta y tiene un 10% de los desplazamientos laborales que se realizan en ellas; también tienen una cultura ciclista ejemplar.

Bélgica, país con una cultura ciclista ejemplar y una población aproximada de 10.827.519 millones de personas, y un numero de bicicletas de 10.827.519 unidades, es decir, que un 48% utilizan la bicicleta y realizan un 10% de sus desplazamientos en bicicleta con una media que ronda el kilometro por día y persona.

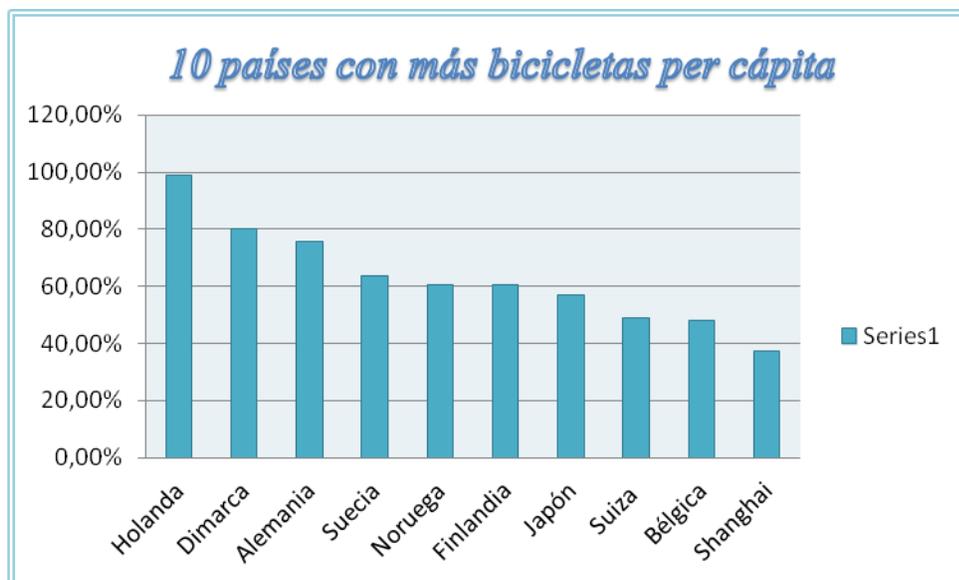
Shanghai, la ciudad más poblada de China, donde residen cerca de 20 millones de habitantes, en concreto 19.213.200, y un parque de bicicletas de 9.430.000 de unidades, lo que significa que 37,2% utilizan la bicicleta, de los cuales un 60% la usa para desplazarse. Por tanto Shanghai ocupa con este porcentaje la décima posición de la lista.

Por otro lado, países como Estados Unidos tiene un porcentaje cercano de personas que utilizan la bicicleta al de la ciudad más poblada de China; puesto que, posee un parque aproximado de bicicletas que bordea los 100 millones de unidades, es decir, un 32,2% de sus habitantes utilizan la bicicleta, pero menos del 1% de los desplazamientos que se realizan en este país son en bicicleta, con una media de 0,1 kilómetros por día y persona; mientras que Santiago

marca una tendencia comparable con ciudades de Estados Unidos, la cual fue corroborada mediante un estudio realizado por el Centro de Investigación para la Sustentabilidad de la Universidad Andrés Bello (CIS), que ratificó que *Movilizarse en Santiago tiene una nueva cara: la bicicleta*; aquí, alrededor del 6% de los chilenos opta por este medio de transporte y solo en Santiago esta cifra aumenta al 7%. El Dr. Marcelo Mena director del CIS indica que los chilenos han duplicado el uso de la bicicleta en los cinco años (Ver Gráfico N°13). Por otro lado, España, país que tiene cerca de 15 millones de unidades y donde se venden cerca de medio millón al año, sólo el 1,3% de sus habitantes utilizan la bicicleta para desplazarse por sus ciudades. En este sentido, Barcelona es la ciudad con mayor kilometraje de carril-bici, con unos 160 kilómetros de tramos en su área metropolitana; aún lejos de las cifras de otras ciudades europeas.

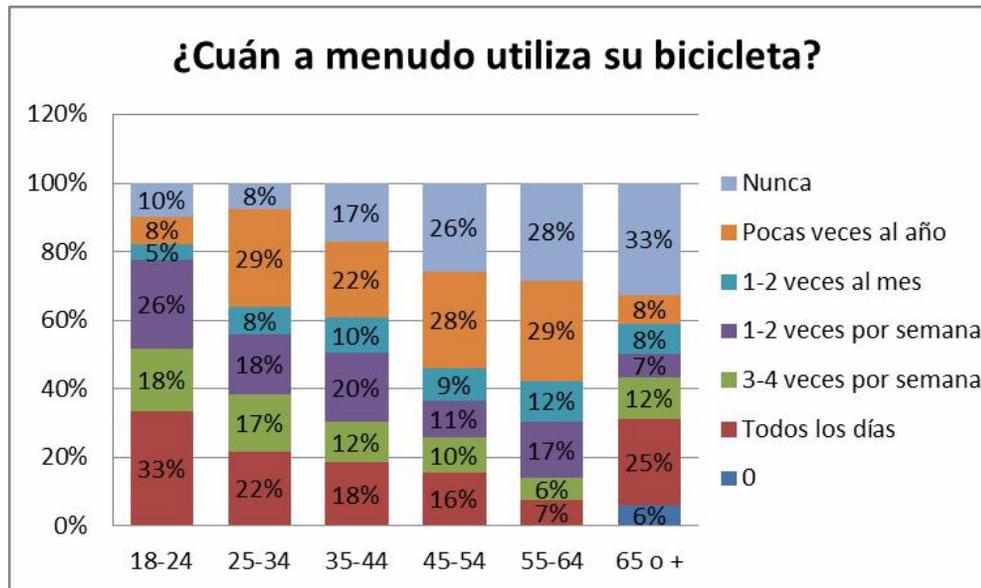
Es importante recalcar, que LA UE tiene entre sus objetivos medioambientales reducir las emisiones de CO2 en un 60% para 2050. (Antonio F., 2011)

Gráfico N° 12: Países con más bicicletas per cápita



Fuente: blogBTT Magazine 2013
Elaboración: Autora

Gráfico N° 13: Frecuencia de Uso de Bicicleta en Santiago, Chile.



Fuente: Centro de Sustentabilidad, Universidad Andrés Bello

4.2.4. Análisis de la Competencia

Respecto a la competencia que se presentaría al momento de llevar a cabo esta propuesta, es importante recalcar que directamente es casi nula, puesto que solo existe una empresa privada que se enfoca en brindar un servicio de city tours o ciclopaseos a los turistas; sin embargo, la competencia directa esta ejercida por un hostel que ha adquirido poco a poco reconocimiento entre los visitantes, principalmente entre los extranjeros interesados en el movimiento agroecológico (Ciencia que confluye la agronomía y la ecología), el cual es, el denominado *Boutique Hostel - El Manso*, y que además ofrece dentro de sus productos turísticos un servicio de recorrido en bicicleta por ciertos lugares de la ciudad, mientras que de forma indirecta tenemos a los diversas *Agrupaciones de Ciclistas* que existe en la Ciudad de Guayaquil.

A continuación se hará una breve descripción del perfil del competidor.

- **El Manso - Boutique Hostal - Centro Cultural**

Es un Hotel ecológico, que actualmente cuenta con un personal de 23 personas, situado en av. Malecón 1406 y Aguirre, frente al malecón Simón Bolívar, cuyos propietarios son Ricardo Cevallos y Rosi Villacrés, quienes iniciaron esta actividad en octubre de 2008. El Manso cuenta con 14 dormitorios cuya temática son los colores claros y los olores relajantes y cítricos, que dan nombre a las habitaciones decoradas con bambú y madera reciclada; posee una única área designada para fumar (balcón del 2º piso), y es además, un espacio para el arte, donde se consume comida orgánica. La noche por persona varía entre \$ 10 y \$ 100 más impuestos dependiendo a las características de la habitación.

Este Hostal recibe al primer tipo de público, pero más a mochileros, de 19 a 35 años, que vienen de EE.UU., Inglaterra, Holanda, Alemania, Argentina, Chile, Colombia y Perú, y una alta afluencia de israelitas.

El Manso, ofrece varios servicios como: un restaurante orgánico, una Sala de Tratamientos para masajes y practicar reiki, eventos culturales, una operadora de turismo para realizar excursiones en los alrededores de Guayaquil, una boutique y un Centro Cultural con actividades artísticas, entre ellas destaca el Manso Night Bazaar, que se realiza durante tres días continuos y expone productos de diseñadores ecuatorianos.

Cabe recalcar, que dentro de los servicios que este ofrece, también existe *Guayaquil Bici Tour*, el cual es una aventura a través de los espacios naturales y las diversas culturas urbanas de Guayaquil, este empieza en el centro de Guayaquil visitando algunos de los parques más importantes y edificios emblemáticos, luego se dirige a los hermosos y verdes malecones más pequeños de la ciudad y finalmente a Garay, un barrio en el que experimentará lo “otro”, un Guayaquil menos occidentalizado, donde los excursionistas se

sirven una comida en la casa de una familia local. Los precios varían de acuerdo al número de personas que solicitan este recorrido; en caso de ser de 2 a 7 personas, el costo es de \$22,40 por persona y si es 1 persona de \$44.8 por persona, este servicio incluye Bicicleta, casco, cinturón, comida y guía en inglés, su duración es de 3 hs. Si no se desea contratar el servicio, el hotel también ofrece la opción de alquilar bicicletas manufacturadas localmente a \$8 (4 horas) o \$15 (8 horas).

Figura N° 17: Hostel El Manso - Guayaquil Bici Tour



Fuente: El Manso - Boutique Hostel - Centro Cultural

- **Agrupaciones de Ciclistas**

La aparición de los diversos grupos existentes en la ciudad de Guayaquil se debió a la separación que tuvo la primera agrupación de Ecociclismo denominado Ecuador Aventura que promovía el uso de la bicicleta como una alternativa de recreación hace ya veinte años. Estos gremios, son considerados una competencia indirecta para esta propuesta, puesto que además de realizar ciclopaseos gratuitos, también efectúan recorridos pagados, los cuales involucran un costo en la inscripción, ya que al ser ciclopaseos fuera de la ciudad requieren cubrir costos de transporte, apoyo logístico durante todo el trayecto, movilización en el área, y regreso a la ciudad.

4.3. Análisis PEST

El análisis PEST que se presenta a continuación, es recomendado efectuarse antes del análisis FODA, debido a que se centra en la evaluación de los factores externos en el que está envuelto el negocio, un análisis macro, ya que como menciona Chapman, A. (2004) “*es una herramienta de gran utilidad para comprender el crecimiento o declive de un mercado, y en consecuencia, la posición, potencial y dirección de un negocio*”. (p.05)

Además, es importante mencionar la diferencia existente entre los análisis FODA o también conocido como DOFA y SWOT en inglés y el PEST; puesto que el PEST funciona como un marco para analizar una situación, mide el potencial y la situación de un mercado, indicando específicamente crecimiento o declive, y el análisis FODA para revisar la estrategia, posición, dirección de la empresa, propuesta de marketing o idea, para entender y tomar decisiones en toda clase de situaciones en negocios y empresas. (Chapman, A., 2004)

A continuación, el Análisis PEST del servicio viendo su mercado.

Tabla N° 14: Análisis PEST

Factores Políticos	Factores Económicos	Factores Sociales	Factores Tecnológicos
<p><i>Ley de Turismo:</i> reglamenta las responsabilidades y derechos para los prestadores y usuarios, incentivos y beneficios para los proyectos turísticos.</p> <p><i>Ley de Tránsito:</i> vela primordialmente</p>	<p>Las altas <i>tasas de intereses</i> por parte de los bancos al ofrecer créditos.</p> <p>La <i>volátil inflación</i>, cuya variación afecta directamente en los precios y muchas veces perjudica la demanda y ganancia de una</p>	<p><i>Cambio de preferencia y mayor consumo</i> de los ecuatorianos hacia los productos y servicios <i>ecológicos</i>.</p> <p><i>Visitantes extranjeros con cultura ciclera</i>, y con gran preferencia por</p>	<p>El avance tecnológico, la rapidez y el gran alcance que los dispositivos y computadoras generan.</p> <p>La <i>implementación de wi-fi</i> en centros comerciales, paradas de la metro, universidades,</p>

por el peatón y ciclista y expone sus obligaciones.

Ley de Gestión Ambiental, establece los principios y directrices de política ambiental, obligaciones, responsabilidades, sanciones y límites permisibles de los sectores público y privado en la gestión ambiental.

empresa. Por ejemplo, en Enero 2013 la inflación fue del 4,10% y en Dic. 2013 el 2,70%.

El incremento de sueldos

Porcentaje del ingreso destinado para la *Salud* del 7,3%, *Recreación y Cultura* 4,8% y finalmente para *bienes y servicios diversos* 9,9%

La disminución del desempleo y pobreza en Ecuador

Los meses de mayor presencia de turistas en la ciudad, los cuales son enero, julio y diciembre

realizar *Ecoturismo*

Aumento de la delincuencia, consumo de alcohol y drogas que ponen en riesgo al futuro cliente.

Gran preocupación de los ecuatorianos por un *excelente estado físico e imagen*

Grandes concentraciones de ciclistas que se dan en Ecuador (todos los segundos jueves de cada mes) y en diversas partes del mundo para fomentar el ciclismo

Campañas de protección de cuidado al ambiente

lugares turísticos como malecón del salado y malecón 2000, factor importante, puesto que permite conectarse desde varias partes y brindar acceso a quienes no pueden contratar un servicio de internet, y todos puedan estar informados a través de esta gran red.

Elaboración: Autora

4.4. Análisis FODA

Mediante el análisis FODA se busca conocer la situación real en la que se encontraría la propuesta, para tener planes de contingencia que permitan hacer frente a las adversidades que se pudieren presentar y captar la atención de los posibles clientes.

Este análisis se divide en dos grupos: Factores Internos y Factores Externos

4.4.1. Factores Internos

Fortalezas

- *Ubicación en el Malecón Simón Bolívar de Guayaquil*, la ubicación es un punto de suma importancia en el éxito y desarrollo de un negocio, por este motivo se optó por situar la isla del negocio en este sector que es de mucha concurrencia, el cual es el sitio ideal para emprender.
- *Servicio innovador a un precio asequible*, este servicio permite recorrer y disfrutar de los diversos lugares turísticos que posee la ciudad en un medio de transporte ecológico ya sea con familia o amigos y además se oferta a un cómodo precio.
- *Personal Capacitado, Guías bilingües e instruidos para el buen manejo de turistas*, pensando siempre en la calidad y satisfacción de los clientes, se contarán con personas que además de buena presencia, desempeñen correctamente su papel, dando una buena reputación al negocio y por ende una excelente asistencia.

Debilidades

- *Bajo reconocimiento de la marca en el mercado*, al tratarse de un nuevo servicio turístico, las personas desconocerán los recorridos y la movilización que se ofrece, es por eso, que hay que ir posicionando la idea en la mente de las personas, mediante la ejecución de campañas de marketing que capten su interés.
- *Desconocimiento de la temática y fines de los circuitos turísticos*, este servicio es de carácter ecológico, el cual es un factor importante en el momento que las personas demandan un producto o un servicio; los fines de estos circuitos son brindar un recorrido donde las personas

compartan con familias o amigos un paseo agradable en un transporte amigable con el ambiente.

- *Poca experiencia en el campo turístico*, al ser una propuesta innovadora, y tener poca experiencia en el campo turístico, respecto a los recorridos, distancias, guías, etc., al inicio de las operaciones habrán ciertas falencias que se podrían presentar como consecuencia de la misma; aspectos que se deben ir puliendo en el transcurso de la ejecución, con el fin de ir ganando experiencia y mejorando el servicio para garantizar la calidad de los mismos.
- *El irrespeto a las pocas Ciclovías*, es una gran debilidad que acarrea esta propuesta, puesto que al existir pocas vías para los ciclistas, estas no son respetadas, ya que los automóviles se adueñan de ellas y además no se encuentran lo suficientemente señalizadas.

4.4.2. Factores Externos

Oportunidades

- *La casi nula competencia*, es una gran oportunidad para este proyecto, puesto que este concepto turístico no ha sido explotado suficientemente por empresas del sector público y privado, lo que genera una ventaja competitiva para posicionamiento en el mercado, de modo que resulta importante llevarlo a cabo en la actualidad para brindar una manera distinta, sana y ecológica de realizar turismo en Guayaquil.
- *Acceso a Internet*, otra gran ventaja para dar a conocer el nuevo servicio ecológico de turismo ofertado en Guayaquil al mundo y estar en contacto con los clientes potenciales; puesto que al vivir en un universo totalmente globalizado, este abre caminos para comunicar de una manea más ágil y

fácil los diversos circuitos turísticos que se ofrecen, promociones y demás información relacionada al servicio.

- *Posibles Alianzas entre empresas*, este es un punto tomado con mucha consideración, puesto que al formar alianzas con empresas Hoteleras y Restaurants se podrá ofertar un servicio más completo, proporcionando las diversas comodidades que el grupo objetivo merece.

Amenazas

- *Incremento de Índices delictivos*, deplorablemente en Guayaquil diariamente se oyen un sinnúmero de actos delitos que no solo aterrorizan a los turistas sino también a los residentes, dentro de las modalidades delictuosas están el secuestro express, dulces sueños, saca pintas, robos a mano armada, etc., los cuales causan un impacto negativo en la ciudad y obviamente al sector turístico de la ciudad.
- *Tráfico Insoportable de la ciudad*, es un punto negativo para el desarrollo de esta propuesta, puesto que causa desajustes en los horarios establecidos para los circuitos y además impide tener una libre movilización.
- *La Inflación*, puesto que el índice inflacionario que posee el Ecuador es muy volátil mes a mes, por ejemplo según el Banco Central del Ecuador (BCE) en Dic. 2013 fue de 0,20% y en Nov. 2013 fue de 0,39%; mientras que en otros meses como Julio 2013 se presentó una deflación del -0,02%, lo que por ende ocasiona una inestabilidad en los precios del mercado, lo cual pone en riesgo a las nuevas empresas en su etapa de crecimiento.

4.5. Descripción del Proyecto

4.5.1. ECOCYCLE TOUR

La empresa privada que se encargará de ofertar los circuitos turísticos a bordo del transporte ecológico (Bicicletas tándem) se denomina *Ecocycle Tour*, nombre escogido en base a las características del servicio a ofertar, ECO: ecológico, CYCLE: Bicycle y TOUR: circuitos; su logo se muestra en la parte inferior (Figura N°18).

Figura N° 18: Logo de la Empresa



Elaboración: Autora

Esta empresa tiene como lema: *“Una perspectiva distinta de disfrutar la vida”*

Acto seguido, se expone la misión, visión y valores respectivos de la empresa:

Visión:

Ser reconocidos como la mejor empresa de turismo receptivo dedica a ofertar ciclopaseos de calidad a bordo de transportes ecológicos (bicicletas) dentro de todo el territorio nacional.

Misión:

Brindamos un servicio de circuitos turísticos por la ciudad de Guayaquil, a cargo de un personal altamente calificado, responsable y totalmente comprometido con el bienestar del medio ambiente y la humanidad.

Valores Corporativos:

Los valores que caracterizan a la empresa y le permitirán seguir progresando en el futuro son: Respeto y Lealtad al ambiente y a la salud del ser humano, Responsabilidad, Integridad, Eficiencia, Calidad, Compromiso y Entrega Total e Innovación.

Se tiene previsto iniciar las actividades laborales dentro del Malecón Simón Bolívar, puesto que se considera el punto estratégico ideal para captar clientes debido a la afluencia de personas que este presenta; la ubicación del stand estará situada entre las calles Cristóbal Colón calle 8 y Simón Bolívar Palacios Avenida 12 S-E, puesto que según lo mencionado por la Srta. Susana Izquierdo, Asistente Comercial- Administrativo del Malecón 2000, los únicos espacios viables son a la altura del Centro Comercial Malecón, es decir a partir de la calle Colón inclusive hasta la calle Olmedo (área de patio de comidas); a continuación en la Fig. N°19 se muestra la prevista ubicación.

Figura N° 19: Ubicación del Stand Ecocycle Tour



Fuente: Malecón 2000

4.5.2. Equipo de Trabajo

El equipo de trabajo que se encargará de llevar a cabo este proyecto, estará integrado por las siguientes personas (Ver Fig.N°20):

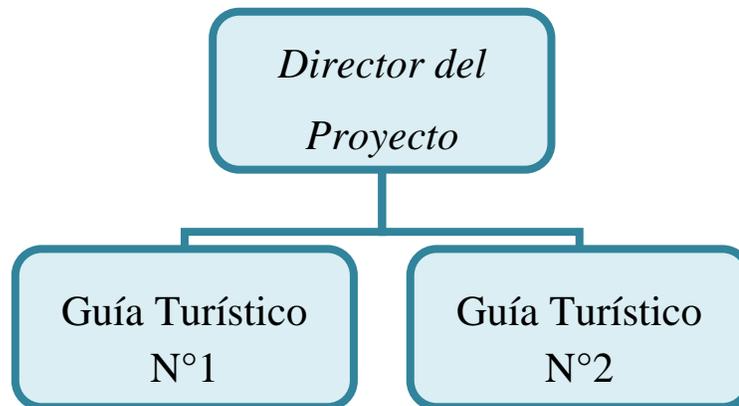
Director del Proyecto: entre sus principales funciones están:

- Dirigir, coordinar, supervisar, controlar y evaluar, la gestión integral del proyecto, las actividades técnicas, presupuestales, financieras y administrativas del mismo.
- Encargada del marketing, promoción, etc.
- Formular políticas de la empresa.
- Administrar los recursos financieros y efectuar cotizaciones.
- Realizar alianzas con instituciones en materia de promoción y difusión del servicio.
- Llevar los registros contables de las transacciones que se presentan.

Guías Turísticos: las personas que forman parte de este equipo son los dos guías turísticos, los cuales se encontrarán debidamente capacitados en cursos de primeros auxilios y talleres de mecánica, con el fin de ofrecer un personal eficiente, entre sus funciones están:

- Direccionar a los clientes por las calles más seguras.
- Tomar decisiones en situaciones especiales que afectan al turista.
- Proporcionar a los clientes información detallada de cada uno de los circuitos turísticos.
- Orientar y asesorar al turista en los casos que se requieran.
- Supervisar los vehículos antes de emprender el recorrido y que los clientes lleven colocados correctamente sus protecciones.
- Distribuir el tiempo establecido de manera adecuada en cada punto del itinerario y Tomar decisiones en situaciones especiales que afectan al turista.
- Presentar un informe con todas las novedades suscitadas.

Figura N° 20: Equipo de Trabajo



Elaboración: Autora

4.5.3. Circuitos Turísticos

Este servicio busca cambiar la manera tradicional de realizar turismo ya sea en automóvil o buses y que tanta contaminación genera para el ambiente, por la bicicleta; vehículo que no causa impacto negativo en el ambiente y brinda ayuda al ser humano para reducir las posibilidades de sufrir un infarto, fortalecer el sistema inmune, quemar grasa y volverlo más ágil. (Habitolicious, 2013)

Los circuitos turísticos que se pretenden ofertar, se ofrecerán en forma de kits, puesto que se busca satisfacer a todo el mercado objetivo (turistas nacionales, extranjeros y guayaquileños) y además proporcionar diversas opciones para que el cliente pueda elegir en base a su conveniencia. Las rutas son elaboradas acorde con los diversos destinos de interés o lugares turísticos que posee Guayaquil y otros que guarden características similares como por ejemplo, un recorrido turístico visitando solo museos; aparte de una ruta especialmente de los atractivos ecológicos que posee la ciudad de Guayaquil.

El perfil del cliente que se desea atraer son turistas nacionales, extranjeros o ciudadanos guayaquileños que deseen cambiar ya sea el transporte privado o público que tanta contaminación genera para el ambiente por la bicicleta,

utilizando de esta manera un medio de transporte ecológico que no solo brinda beneficios para la conservación del medio ambiente y para nuestra salud, sino también disfrutar de un momento ameno entre familia y amigos como se muestra en las siguientes figuras.

Figura N° 21: Familia en Bicicletas Tándem



Fuente: Internet

Figura N° 22: Amigos en Bicicletas Tándem



Fuente: Recorrer Uruguay

A continuación en las Tablas N° 15 – 16, se presentan dos ejemplos de los itinerarios que comprenden los circuitos turísticos.

Tabla N° 15: Circuito – Ruta Turística Ecológica

<i>Hora</i>	<i>Lugar</i>	<i>Duración</i>	<i>Actividades</i>
10:00	Parque Seminario (de las Iguanas)	30 min	Conocimiento de las Especies que predominan en el lugar tales como: iguanas, aves y arboles
10:45	Plaza Centenario (Monumento a los Próceres)	30 min	Observación de Flora más representativa de la Costa Ecuatoriana tales como: Orquídeas, Bromelias, Helechos, Heliconias, Aráceas, entre otras.
11:30	Malecón del Salado	45 min	Conocimiento de las Especies que predominan en el lugar tales como: iguanas, aves y arboles
12:30	Parque Lineal del Salado	30 min	Observación de la variedad de Flora, Fauna y Manglares
13:00	Retorno		

Fuente: Tesis Propuesta Creación Turística Ruta Ecológica–Campoverde

Elaboración: Autora

Tabla N° 16 Circuito – Ruta Malecón

<i>Hora</i>	<i>Lugar</i>	<i>Duración</i>	<i>Actividades</i>
14:00	Malecón Simón Bolívar (2000)	30 min	Observación de la variedad de áreas verdes, especies vegetales nativas, visita a monumentos, centro comercial, primer cine IMAX
14:45	Las Peñas	15 min	Observación del barrio más tradicional, del estilo arquitectónico
15:00	Cerro Santa Ana	30 min	Visita a la Iglesia San Vicente, Observación de áreas verdes y plazoletas
15:45	Iglesia La Merced	15 min	Observación de su infraestructura, de la plaza de la merced y del parque Pedro Carbo
16:00	Retorno		

Elaboración: Autora

4.5.4. Estrategias de Promoción

La estrategia de promoción de la empresa Ecocycle Tour, está relacionada con la manera en que se va a promover o impulsar la venta del servicio, que como se mencionó anteriormente, se ofertará en *Kits o paquetes*, con el fin de que el cliente se pueda acoger al de su mayor conveniencia.

Pensando siempre en todas las novedades que pueden suscitar, se elaboró unos kits con otros tipos de bicicletas, es decir con diseños novedosos y que sólo es para el uso de una persona. Cabe recalcar que los kits principales de la empresa son aquellos en que se incluye las bicicletas tándem, mientras que los otros son un producto diferenciado.

A continuación se muestran como están conformados los kits y el precio de los mismos (Ver Tablas N° 17 - 18):

Tabla N° 17: Kits en Bicicletas tándem

Kit N°1: Recorridos en bicicletas Tándem 2 personas	Kit N°2: Recorridos en bicicletas Tándem 3 personas	Kit N°3: Recorridos en bicicletas Tándem familiares
		
Precio: \$20	Precio: \$25	Precio: \$35
Incluye: Bicicleta Ruta Turística Guía Turístico Cascos, Gafas y Guantes	Incluye: Bicicleta Ruta Turística Guía Turístico Cascos, Gafas y Guantes	Incluye: Ruta Turística Guía Turístico Bicicleta Cascos, Gafas y Guantes
Cortesía: Camisetas con logo de la empresa	Cortesía: Camisetas con logo de la empresa	Cortesía: Camisetas con logo de la empresa

Elaboración: Autora

Tabla N° 18: Kits en Bicicletas Novedosas

**Kit N°4: Recorridos en
bicicletas novedosas (1
persona)**

**Kit N°5: Auto-Recorrido
(1 persona)**



Precio: \$15

Precio: \$10

Incluye:

Incluye:

Bicicleta (cualquiera de ellas)
Ruta Turística
Guía Turístico
Casco, Gafas y Guantes

Bicicleta (cualquiera de ellas)
Casco, Gafas y Guantes
Duración: 3 horas

Cortesía: Camiseta con logo
de la empresa

Cortesía: Camiseta con logo
de la empresa

Elaboración: Autora

Una vez mostrados los diferentes kits a ofrecer por la empresa, tanto en producto principal como el diferenciado, es importante mencionar, que para adquirir el kit, la persona que contrata el servicio deberá dejar como garantía cédula original, certificado de votación y un pagaré firmado en donde el monto cubrirá cualquier daño que la bicicleta pueda tener; y en el caso de turistas extranjeros, una copia de su pasaporte y en caso de no tenerlo, copia de su Green Card y así mismo deberán firmar un pagaré para cubrir cualquier daño que el vehículo pueda tener.

4.5.5. Estrategias de Publicidad

La publicidad que consiste exclusivamente en dar a conocer al mercado objetivo sobre la empresa y los diversos circuitos turísticos que se ofrecen dentro de la misma para que puedan demandar el servicio, se realizará de la siguiente manera:

- Se creará un sitio web mediante el cual las personas podrán obtener información de los paquetes.
- Se difundirá información al respecto de la empresa y el servicio que ofrece en las distintas redes sociales como Facebook (FanPage), Twitter e Instagram.
- Se proporcionarán camisetas con el logo de la empresa con el fin de hacer publicidad y conocimiento de la misma al usarse en los recorridos.
- Colocación de banner y de las bicicletas tándem y novedosas en los lados del stand para atraer la atención.
- Dentro de la ubicación del stand pasar videos de los diversos recorridos y eventos realizados por las agrupaciones ciclistas de la ciudad con el fin de incentivarlos y que observen la adrenalina y placentera experiencia que ellos viven en cada recorrido.
- Se solicitará auspicio de *Guayaquil en Bici (Geb)*, con el fin de recibir también ayuda en la difusión

Es importante mencionar, que la opción de repartir volantes y trípticos informativos en diversos sitios como medio informativo, va en contra de los valores que tiene la empresa puesto que al emitir estas volantes muchas son despididas por cualquier lugar, lo que ocasiona una mala apariencia para la ciudad y contaminación.

4.6. Análisis financiero

Para la ejecución del proyecto es importante destacar que este necesita contar con activos fijos indispensables para su realización, mismos que serán detallados en la siguiente tabla N°19:

Tabla N° 19: Detalle de Inversión en Activos Fijos

INVERSIÓN ACTIVOS FIJOS			
Cuentas	Cantidad	Valor	Total
Muebles y enseres			
Stand	1	\$ 4.000,00	\$ 4.000,00
Caja fuerte	1	\$ 50,00	\$ 50,00
Sillas para oficina	2	\$ 45,00	\$ 90,00
Subtotal			\$ 4.140,00
Equipos			
Telefono Fijo Panasonic	1	\$ 24,00	\$ 24,00
Dispensador de Agua	1	\$ 55,00	\$ 55,00
Plasma Lcd 32"	1	\$ 400,00	\$ 400,00
Subtotal			\$ 479,00
Equipos de Computación			
Laptop Hp Envy 17" Core i5	1	\$ 750,00	\$ 750,00
Impresora Canon Multifunci	1	\$ 30,00	\$ 30,00
Subtotal			\$ 780,00
Equipos de Protección Personal			
Cascos	27	\$ 14,00	\$ 378,00
Gafas	27	\$ 3,00	\$ 81,00
Guantes	27	\$ 10,00	\$ 270,00
Subtotal			\$ 729,00
Herramientas e implementos			
Herramientas		\$ 70,00	\$ 70,00
Subtotal			\$ 70,00
Vehiculo			
Bicicleta Tandem 2 pers	4	\$ 600,00	\$ 2.400,00
Bicicleta Tandem 3 pers	3	\$ 700,00	\$ 2.100,00
Bicicleta Tandem familiares	1	\$ 900,00	\$ 900,00
Bicicleta Patineta	2	\$ 250,00	\$ 500,00
Bicicleta Chopper	2	\$ 250,00	\$ 500,00
Bicicleta Harley	2	\$ 250,00	\$ 500,00
Bicicletas de los guias	2	\$ 130,00	\$ 260,00
Subtotal	16		\$ 7.160,00
TOTAL			\$ 13.358,00

Elaboración: Autora

Un vez mostrado el detalle de la inversión en activos fijos, se muestra el plan de Inversiones, con el cual, es posible definir el Estado de Situación Inicial del Proyecto, en donde es posible apreciar que la empresa contaría con un total de Activos equivalentes a \$ 18.308,00 divididos en 3 grupos: Activos Circulante \$ 4.000,00 Activos Fijos \$ 13.358,00 y Activos Diferidos por un total de \$ \$ 950,00.

Tabla N° 20: Plan de Inversiones

PLAN DE INVERSIONES		
ACTIVOS FIJOS		
Cuenta	Valor	
Muebles y Enseres	\$	4.140,00
Equipos	\$	479,00
Equipos de Computación	\$	780,00
Equipos de Protección Personal	\$	729,00
Herramienta e implementos	\$	70,00
Vehículo	\$	7.160,00
SUBTOTAL	\$	13.358,00
ACTIVOS DIFERIDOS		
Gasto de constitución	\$	500,00
Gasto de publicidad y mercadeo	\$	250,00
Gasto de adecuación	\$	200,00
SUBTOTAL	\$	950,00
CAPITAL DE TRABAJO		
	\$	4.000,00
SUBTOTAL	\$	4.000,00
TOTAL INVERSION INICIAL	\$	18.308,00
TOTAL INVERSION		
Clasificación	Monto	Porcentaje
Activos Fijos	\$ 13.358,00	72,96%
Activos Diferidos	\$ 950,00	5,19%
Capital de Trabajo	\$ 4.000,00	21,85%
INVERSION TOTAL	\$ 18.308,00	100,00%

Elaboración: Autora

Tabla N° 21: Depreciación y Amortización de Activos

DEPRECIACIÓN ACTIVOS FIJOS			
Activos Fijos	Valor	Vida Util	Depreciación
Muebles y Enseres	\$ 4.140,00	10	\$ 414,00
Equipos	\$ 479,00	10	\$ 47,90
Equipos de Computación	\$ 780,00	3	\$ 260,00
Vehículo	\$ 7.160,00	5	\$ 1.432,00
TOTAL DEPRECIACIÓN	\$ 12.559,00		\$ 2.153,90

DEPRECIACIÓN ACUMULADA					
Activos Fijos	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
Muebles y Enseres	\$ 414,00	\$ 414,00	\$ 414,00	\$ 414,00	\$ 414,00
Equipos	\$ 47,90	\$ 47,90	\$ 47,90	\$ 47,90	\$ 47,90
Equipos de Computación	\$ 260,00	\$ 260,00	\$ 260,00	\$ -	\$ -
Vehículo	\$ 1.432,00	\$ 1.432,00	\$ 1.432,00	\$ 1.432,00	\$ 1.432,00
DEPRECIACIÓN ANUAL	\$ 2.153,90	\$ 2.153,90	\$ 2.153,90	\$ 1.893,90	\$ 1.893,90
DEPRECIACIÓN ACUMULADA	\$ 2.153,90	\$ 4.307,80	\$ 6.461,70	\$ 8.355,60	\$ 10.249,50

AMORTIZACION DE ACTIVOS DIFERIDOS			
Activo Diferido	Valor	Vida Util	Depreciación
Gasto de constitución	\$ 500,00	5	\$ 100,00
Gasto de publicidad y mercz	\$ 250,00	5	\$ 50,00
Gasto de adecuación	\$ 200,00	5	\$ 40,00
TOTAL DEPRECIACIÓN	\$ 950,00		\$ 190,00

AMORTIZACIÓN DE ACTIVOS DIFERIDO					
Activo Diferido	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
Gasto de constitución	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00
Gasto de publicidad y mercz	\$ 50,00	\$ 50,00	\$ 50,00	\$ 50,00	\$ 50,00
Gasto de adecuación	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
AMORTIZACIÓN ANUAL	\$ 190,00				
AMORTIZACIÓN ACUMULADA	\$ 190,00	\$ 380,00	\$ 570,00	\$ 760,00	\$ 950,00

Elaboración: Autora

El financiamiento del total de la inversión inicial para este proyecto, se hará mediante un préstamo al Banco Nacional del Fomento (BNF), quien financia hasta el 80% del proyecto de la inversión, y la diferencia mediante recursos propios.

Tabla N° 22: Fuentes de Financiamiento

CONDICIONES FINANCIAMIENTO					
IFI	Banco Nacional del Fomento				
Monto	\$ 14.646,40				
Plazo	60 meses				
Interes	15,00% anual				
Pago	\$ 348,44 mensual				
FUENTES DE FINANCIAMIENTO					
Fuente	Monto		Porcentaje		
Capital Propio	\$	3.661,60	20,00%		
Financiamiento IFIs	\$	14.646,40	80,00%		
INVERSION TOTAL	\$	18.308,00	100,00%		
Año	1	2	3	4	5
PAGO INTERES					
	\$ 2.054,69	\$ 1.712,84	\$ 1.316,03	\$ 855,44	\$ 320,80
				TOTAL	\$ 6.259,81
PAGO CAPITAL					
	\$ 2.126,55	\$ 2.468,40	\$ 2.865,21	\$ 3.325,80	\$ 3.860,44
				TOTAL	\$ 14.646,40
PAGO TOTAL					
	\$ 4.181,24	\$ 4.181,24	\$ 4.181,24	\$ 4.181,24	\$ 4.181,24
				TOTAL	\$ 20.906,21

Elaboración: Autora

A continuación, se detallan los principales gastos que se dan dentro de la ejecución del proyecto por dos conceptos: Gastos de Sueldos y Salarios del Personal y los Gastos de Administración y Ventas para la gestión de las publicidades, coordinación de los itinerarios, entre otros; cabe recalcar, que para el presupuesto de Gastos de Administración, en el proyectado se ha estimado un incremento de 7% a partir del segundo periodo como efecto del índice inflacionario que anualmente afecta a la economía del país.

En el siguiente apartado se presenta el detalle de los gastos (Ver Tabla N°23):

Tabla N° 23: Gastos en Sueldos y Salarios

PERSONAL OPERATIVO					
Cargo	# Personas	Salario mes	Beneficios Soci	Costo año	
Guía Turístico	1	\$ 500,00	\$ 2.259,00	\$ 8.259,00	
Guía Turístico	1	\$ 500,00	\$ 2.259,00	\$ 8.259,00	
TOTAL	2	\$ 1.000,00	\$ 4.518,00	\$ 16.518,00	

PERSONAL ADMINISTRATIVO					
Cargo	# Personas	Salario mes	Beneficios Soci	Costo año	
Director del Proyec	1	\$ 500,00	\$ 2.259,00	\$ 8.259,00	
TOTAL	1	\$ 500,00	\$ 2.259,00	\$ 8.259,00	

Elaboración: Autora

Tabla N° 24: Gastos de Administrativos y Financieros

GASTOS ADMINISTRATIVOS & FINANCIEROS					
Descripción	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
Sueldos	6.000,00	6.000,00	6.000,00	6.600,00	6.600,00
Beneficios	2.259,00	2.259,00	2.259,00	2.450,90	2.450,90
Mano de obra	8.259,00	8.259,00	8.259,00	9.050,90	9.050,90
Luz	600,00	600,00	600,00	660,00	660,00
Internet	300,00	300,00	300,00	330,00	330,00
Publicidad	6.000,00	6.000,00	6.000,00	6.600,00	6.600,00
Suministros de Oficina	120,00	120,00	120,00	132,00	132,00
Teléfono	84,00	84,00	84,00	92,40	92,40
Alquiler del local	18.816,00	18.816,00	18.816,00	20.697,60	20.697,60
Depreciación	2.153,90	2.153,90	2.153,90	1.893,90	1.893,90
Amortización	190,00	190,00	190,00	190,00	190,00
Gastos Administrativos	36.522,90	36.522,90	36.522,90	39.646,80	39.646,80
Gastos Financieros	2.054,69	1.712,84	1.316,03	855,44	320,80
Gastos de Capital	2.126,55	2.468,40	2.865,21	3.325,80	3.860,44
Dividendos	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24
Total Gastos ad&fn	40.704,14	40.704,14	40.704,14	43.828,04	43.828,04

Elaboración: Autora

Una vez conocidos el total de la inversión inicial y los gastos incurridos para poner en marcha este proyecto, se presenta el cálculo del costo del servicio, con el fin de poder determinar los precios que tendrá cada Kit.

Es importante dar a conocer que con el número de 14 bicicletas y 3 recorridos que se ofertarán por día, la capacidad instalada que tiene la empresa para brindar es de 42 kits al día, lo que al año corresponde a 15120 kits, y como se puede observar en la Tabla N° 25, estos cubren la demanda, la cual fue determinada, considerando un 20% de participación en el mercado, debido a la gran competencia que se tiene en este tipo de servicio como es el Hostal Manso; por lo cual, de la misma manera se fijaron tres escenarios uno optimista asumiendo que se venderán al 100% los kits, uno moderado que representa el 50% y el pesimista que es solo el 20% de los kits que la empresa vende.

Es importante recalcar que para los cálculos de ingresos, costos y flujos se considera el escenario moderado, es decir asumiendo que se venderán solo el 50% de los kits que la empresa puede ofertar anualmente, el cual corresponde a un número de 7560 kits anuales.

Para determinar los kits individuales y grupales de personas que posiblemente se demandarán, se consideraron en mayor proporción a los kits grupales debido a que según los informes del Ministerio de Turismo (2012) los turistas no residentes viajaron solos en un 33%, mientras que el 67% restante con amigos, con su pareja, con la familia, compañeros de trabajo o en un grupo organizado; lo mismo se puede inferir mediante la observación realizada en los turistas nacionales y residentes, que la mayoría anda en grupo.

Tabla N° 25: Cálculo de Capacidad Instalada de la Empresa

<i>Cáculo de la Capacidad Instalada</i>						
Demanda de Kits		6	bicicletas novedosas	6		
80000 Poblacion		1	tandem familias 4pers	4		
61600 Demanda 77%		3	tandem para 3 personas	9		
12320 Demanda Anual Empresa		4	tandem para 2 personas	8		
20% Tasa Particip		14	bicicletas		27	personas
1027 Kits. Mensuales						
257 Kits. Semanales			Duración			
37 Kits. diarios		1	10h -12h		42	kits al día
		1	13h -15h		1260	kits al mes
		1	16h -17h		15120	kits anuales
		3	rutas			
kit indiv	kit grupal					
30%	70%				<i>Mensual del escenario moderado</i>	
378	882	1260	mensual	189	441	630
4536	10584	15120	anuales			
Escenarios	Optimista	100%	4536	10584	15120	Anual
	Moderado	50%	2268	5292	7560	Anual
	Pesimista	20%	907,2	2116,8	3024	Anual

Elaboración: Autora

A continuación, un desglose de los costos fijos y variables incurridos en el servicios. Al efectuar el desglose, sumamos todos los costos fijos y mensuales que se tienen al mes, que como se muestra anteriormente, es de \$5290,08 y al dividir por la capacidad instalada que la empresa puede ofrecer al mes, y en este caso es de 630 kit mensuales en el escenario moderado, el cual refleja un costo unitario por kit de \$8,40 (Tabla N°26); razón por la cual los precios se estimaron en base al denominado *precio de mercado*, cuyos precios existentes en este mismo servicio es el de la competencia Hostal Manso, el cual vendría a ser un monopolio al ser el único que ofrece este servicio que se propone en este trabajo; por lo tanto, el costo de venta para el servicio de *Ecocycle Tour* en base al de la competencia, sería por kit que es para una persona en bicicletas novedosas a \$10 el más barato y el kit de 2 personas en bicicletas tándem a \$20; precio que le llevan una ventaja comparativa al Hostal Manso puesto que

ellos cobran por persona, en contraste con la empresa *Ecocycle Tour* cuyo costo es por kit; la competencia oferta sus servicios a un costo es de \$22,40 por persona si es de 2 a 7 y de \$44.8 por persona si es 1 persona.

Tabla N° 26: Determinación de Costos Fijos y Variables

DETERMINACIÓN DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES				
COSTOS	VALOR	FIJO	VARIABLE	MENSUAL
Mano de Obra Directa	\$ 16.518,00	\$ 16.518,00		\$ 1.376,50
Mano de Obra Indirecta	\$ 8.259,00	\$ 8.259,00		\$ 688,25
Alquiler de Oficina	\$ 18.816,00	\$ 18.816,00		\$ 1.568,00
Energía Eléctrica	\$ 600,00	\$ 600,00		\$ 50,00
Telefono Fijo	\$ 84,00	\$ 84,00		\$ 7,00
Internet	\$ 300,00	\$ 300,00		\$ 25,00
Suministros de Oficina	\$ 120,00	\$ 120,00		\$ 10,00
Publicidad	\$ 6.000,00	\$ 6.000,00		\$ 500,00
Serv.Mant. Equipos	\$ 10.440,00		\$ 10.440,00	\$ 870,00
Depreciación	\$ 2.153,90	\$ 2.153,90		\$ 179,49
Amortización	\$ 190,00	\$ 190,00		\$ 15,83
TOTAL	\$ 63.480,90	\$ 53.040,90	\$ 10.440,00	\$ 5.290,08
				<i>Kits individual</i>
N° DE VENTAS ESTIMADAS AL MES				189
				<i>Kits grupales</i>
				441
				<i>Total de kits</i>
				630
COSTO UNITARIO				\$ 8,40
VALOR DE MERCADO				44,8
				22,4 por persona
COSTO ASUMIDO				10
				20 por kit

Elaboración: Autora

Para finalizar con la sección del análisis financiero, se presentarán el Flujo de Caja, El balance general y el estado de pérdidas y ganancias respectivamente proyectadas a 5 años.

En el flujo financiero la recuperación de la inversión se obtiene en el primer año con una TIR del 97%, lo cual se puede justificar debido a que cada vez más la afluencia de turistas aumenta tanto en Ecuador como Guayaquil y al aumentar cada vez más el uso de la Bicicleta y los turistas destinan gran parte de sus ingresos para recreación, esto hace que los márgenes de ganancia aumenten y mucho más si los servicios se ofrecen a un precio asequible.

Tabla N° 27: Flujo Financiero

FLUJO FINANCIERO					
Productos	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
Ingresos (US\$)					
Kits Individuales	22.680,00	23.596,27	24.549,56	25.541,36	26.573,23
Kits Grupales	105.840,00	110.115,94	114.564,62	119.193,03	124.008,43
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	128.520,00	133.712,21	139.114,18	144.734,39	150.581,66
Costos (US\$)					
Kits Individuales	20.377,37	22.239,86	24.272,58	26.491,10	28.912,38
Kits Grupales	47.547,19	51.893,01	56.636,03	61.812,56	67.462,23
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	67.924,56	74.132,87	80.908,61	88.303,66	96.374,61
Margen (us\$)					
Kits Individuales	2.302,63	1.356,41	276,98	-949,73	-2.339,15
Kits Grupales	58.292,81	58.222,93	57.928,59	57.380,47	56.546,20
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	60.595,44	59.579,34	58.205,57	56.430,73	54.207,05
Flujo Financiero					
Ingresos (US\$)	128.520,00	133.712,21	139.114,18	144.734,39	150.581,66
Costos (US\$)	67.924,56	74.132,87	80.908,61	88.303,66	96.374,61
Gastos Administrativos	36.522,90	36.522,90	36.522,90	39.646,80	39.646,80
Dividendo (incluye Gastos financieros)	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24
Amortización	190,00	190,00	190,00	190,00	190,00
Depreciación	2.153,90	2.153,90	2.153,90	1.893,90	1.893,90
Inversión	18.308				
Flujo Operacional	17.547,40	16.531,30	15.157,53	10.518,79	8.295,11
Depreciación	2.153,90	2.153,90	2.153,90	1.893,90	1.893,90
Flujo neto	-18.308	19.701,30	18.685,20	17.311,43	10.189,01
Valuación					
Valor Actual Neto	\$31.184,56				
Tasa Interna de Retorno	97%				
Tasa de descuento	20,00%				
Período de recuperación					
Inversión	-18.308	1.393	20.078		
	19.701	18.685	17.311		
-18.308	1.393	20.078	37.390		
	1 año	2 años	3 años		

Elaboración: Autora

Tabla N° 28: Balance General Projectado

		BALANCE GENERAL PROYECTADO				
		AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
Activos Fijos		13.358,00	11.204,10	9.050,21	6.896,31	5.002,41
Depreciación		2.154	2.154	2.154	1.894	1.894
Amortización		190	190	190	190	190
Activos Fijos		11.204,10	9.050,21	6.896,31	5.002,41	3.108,51
Activos Circulante		128.520,00	133.712,21	139.114,18	144.734,39	150.581,66
Total de activos		139.724,10	142.762,41	146.010,49	149.736,80	153.690,17
Cuentas por pagar		67.924,56	74.132,87	80.908,61	88.303,66	96.374,61
Pasivo a corto plazo		36.522,90	36.522,90	36.522,90	39.646,80	39.646,80
Pasivo circulante		104.447,46	110.655,77	117.431,51	127.950,46	136.021,41
Pasivos a largo plazo		4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24
Total de Pasivos		108.628,70	114.837,01	121.612,75	132.131,70	140.202,66
Patrimonio		31.095,40	27.925,41	24.397,74	17.605,10	13.487,52
Patrimonio+pasivo		139.724,10	142.762,41	146.010,49	149.736,80	153.690,17

Elaboración: Autora

Tabla N° 29: Estado de Pérdidas y Ganancias Projectado

		ESTADO DE PERDIDA Y GANANCIAS				
Ventas		128.520,00	133.712,21	139.114,18	144.734,39	150.581,66
Costo de Ventas		67.924,56	74.132,87	80.908,61	88.303,66	96.374,61
Utilidad bruta en ventas		60.595,44	59.579,34	58.205,57	56.430,73	54.207,05
Gastos de ventas		36.522,90	36.522,90	36.522,90	39.646,80	39.646,80
Amortización		190,00	190,00	190,00	190,00	190,00
Depreciación		2.153,90	2.153,90	2.153,90	1.893,90	1.893,90
Utilidad en operación		21.728,64	20.712,55	19.338,77	14.700,03	12.476,35
Dividendos incluye Gastos financieros		4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24	4.181,24
Utilidad neta		17.547,40	16.531,30	15.157,53	10.518,79	8.295,11

Elaboración: Autora

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación que se realizó para definir el grado de interés hacia esta propuesta y el valor que este medio de transporte “*la bicicleta*” tiene para las personas; en base a la observación que se tuvo en el territorio de interés, la cual fue la ciudad de Guayaquil, podemos concluir que este es un proyecto viable dentro de esta ciudad, puesto que además de cada año llegar más turistas de distintas partes del mundo y de encantarles el clima que esta ciudad les ofrece, vienen con una mentalidad de uso de la bicicleta, con una cultura ciclista mucho más pronunciada que la de los ecuatorianos por los diversos beneficios que estas generan, las adecuaciones e inversiones significativas de infraestructura que son realizadas por su gobierno para fomentar su uso y darles mayor seguridad.

Hoy en día, se puede apreciar a varias personas circulando en las calles de Guayaquil con sus bicicletas y por medio de la investigación en fuentes secundarias se constata como este transporte que fue desplazado por el automóvil hace muchos años está adquiriendo nuevamente mucho poder en todo el mundo, pero en especial en los países miembros de la Unión Europea donde entre sus objetivos medioambientales se proponen reducir las emisiones de CO₂ en un 60% para 2050 usando este medio de transporte y donde la mayoría de europeos están perdiendo el interés por los autos, tanto así, que en el 2012 se vendieron más bicicletas.

Finalmente como se expuso en el desarrollo de esta investigación, este proyecto busca reducir los niveles de contaminación y generar empleo al emprender en este sector que genera grandes ingresos y vuelve al Ecuador más atrayente.

RECOMENDACIONES

Para que los resultados obtenidos en tanto a aceptación del servicio y rentabilidad esperada por el proyecto se mantengan o se prefiera mejorar se recomienda:

- Buscar inversores que estén dispuestos a contribuir en este cambio de realización de turismo de una manera más sana y benéfica para todos.
- Realizar convenios con instituciones públicas o privadas, a fin de obtener patrocinios.
- Expandir los recorridos turísticos hacia otros lugares, comunidades fuera de la ciudad con el fin de brindar una opción más atractiva para el cliente residente en la ciudad de Guayaquil.
- Realizar convenios con Hoteles y Restaurantes en los distintos lugares que se planean designar como punto de destino para recorridos fuera de la ciudad con el fin de ofrecerle al cliente más comodidades y beneficios.
- Realizar constantes innovaciones en los contenidos de los kits.
- Capacitar constantemente a los guías, con el propósito de que estén aptos para enfrentar cualquier novedad que se pueda suscitar.

BIBLIOGRAFÍA

- Acerenza, M. A. (2003). El turismo: Aspecto Conceptual. En Acerenza, M. A. (Ed.), *Administración del TURISMO: conceptualización y organización* (23-50). México: Editorial Trillas, S.A. de C.V.
- Acuña, M., & Mauriello, A. (2013). *Recreación y Educación ambiental: algo más que volver a crear*. Revista de investigación, 37(78), 213-230.
- AUTOCOMPARTIDO. (2010). *Ecológico, económico y solidario*. Recuperado de <http://autocompartido.com.ec/>
- AUTOMAGAZINE. (2013). *Hoy, 19 de abril, se festeja el Día Mundial de la Bicicleta*. Recuperado de http://www.automagazine.ec/autos-industria/industria-articulos/noticias/23/hoy_se_festeja_el_dia_mundial_de_la_bicicleta/100%20a%F1os.html
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Colombia: PEARSON EDUCACIÓN.
- BlogBTT Magazine 2013. (2012, Noviembre 15). *Los 10 países con más bicicletas per cápita*. Recuperado de <http://www.blogbtt.com/10-paises-mas-bicicletas/>
- Bravo Loyola, E. (2012). *Propuesta Integral de Planeación Estratégica y de Promoción Turística para la Empresa Guayaquil Visión*. (PROYECTO DE TITULACIÓN FINAL Previa a la obtención del grado de INGENIERO EN

ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS TURÍSTICAS Y HOTELERAS,
Universidad Católica) Recuperado de
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/369/1/T-UCSG-PRE-ESP-AETH-76.pdf>

Brian. (2013). *Amsterdam Bicycles*. Recuperado de http://www.ski-epic.com/amsterdam_bicycles/

Castellanos Hernández, E. (2010). *TURISMO Y RECREACIÓN: bases teóricas, conceptuales y operativas*. México: Editorial Trillas, S.A. de C.V.

Calero Vélez, L. (2010, Septiembre 04). *La Ley ecuatoriana respecto a las bicis*. Guayaquil en bici. Recuperado de <http://www.guayaquilenbici.org//?s=La+Ley+ecuatoriana+respecto+a+las+bicis+&x=-1145&y=-8>

Calero Vélez, L. (2013). *El movimiento ciclístico de Guayaquil*. Gkillcity. Recuperado de <http://gkillcity.com/articulos/chongo-cultural/el-movimiento-cicl%C3%ADstico-de-guayaquil>

Chapman, A. (2004). Análisis DOFA y análisis PEST. *De gerencia. com*. Recuperado de <http://scholar.google.es/scholar?hl=es&q=analisis+pest&btnG=&lr=>

Colville-Andersen, M. (2013, Abril 29). *Copenhagenize Index 2013 - Bicycle-Friendly Cities*. Copenhagenize Design Co. Recuperado de <http://www.copenhagenize.com/2013/04/copenhagenize-index-2013-bicycle.html>

CURBA (Ciclistas Urbanos de Albacete) & Nájera, A. (2012). *El porqué del Día Mundial de la Bicicleta: Serendipia, LSD y un “viaje” en bicicleta*. Recuperado de <http://curba.org/el-porque-del-dia-mundial-de-la-bicicleta-serendipia-lsd-y-un-viaje-en-bicicleta/>

DE POURTALES, A. (2013). *Feliz Día Mundial de la Bicicleta: 70 años del primer viaje de LSD del Dr. Albert Hofmann*. Recuperado de <http://pijamasurf.com/2013/04/feliz-dia-de-la-bicicleta-70-anos-del-primerviaje-de-lsd-del-dr-albert-hofmann/>

Del Campo, V. (2013, Mayo 28). Santiago pedalea: El 7% de los capitalinos se moviliza en bicicleta. *Universidad Andrés Bello*. Recuperado de <http://ambiental.unab.cl/2013/05/santiago-pedalea-el-7-de-los-capitalinos-se-moviliza-en-bicicleta/>

Diario EL COMERCIO. (2011, Mayo 22). *Guayaquil desarrolla 10 ciclovías; la primera funcionará en 6 meses*. Recuperado de http://www.elcomercio.com/pais/Guayaquil-desarrolla-ciclovias-primera-funcionara_0_484751611.html

Diario EL EXPRESO. (Noviembre 05). *40 mil visitantes recibe a diario el malecón del río*. Recuperado de <http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=3830821&idcat=19351&tipo=2>

Diario EL TELÉGRAFO. (2013, Mayo 21). *El 24,34% de los ingresos de los ecuatorianos se destina para alimentación*. Recuperado de <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/el-2434-de-los-ingresos-de-los-ecuatorianos-se-destina-para-alimentacion.html>

Diario EL UNIVERSO. (2011, Diciembre 18). *Guayaquil buscará atraer a turistas con más publicidad*. Recuperado de <http://unvrso.ec/0002LM2>

Diario EL UNIVERSO. (2011, Julio 16). *En 10 años el parque automotor creció un 113% y caotizó la ciudad*. Recuperado de <http://unvrso.ec/0001SPJ>

Diario HOY. (2011, Agosto 28). *Carros, los que más contaminan*. Recuperado de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/carros-los-que-mas-contaminan-496818.html>

Diario HOY. (2009, Diciembre 31). *Los automotores son el principal contaminante del ambiente*. Recuperado de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/los-automotores-son-el-principal-contaminante-del-ambiente-384997.html>

EL EMPRENDEDOR. (2012, Febrero 29). *Manso Boutique Hostel, un lugar 100% natural*. Recuperado de <http://www.elemprendedor.ec/manso-boutique-hostal/>

Eltit Neumann, V. X. (2011). *Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco*. Revista INVI, 26(72), 153-184. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000200006>

Espinoza, A. R. R. (2004). *Definiendo Ecoturismo*.

Fernández, P. & Unidad de Epidemiología Clínica y Bioestadística. Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña. (2010). *Determinación del tamaño muestral*. Recuperado de <http://www.fisterra.com/mbe/investiga/9muestras/9muestras2.asp>

González, Y. L. (2010). *Ámsterdam, una escapada sobre ruedas*. Recuperado de <http://suite101.net/article/amsterdam-una-escapada-sobre-ruedas-a11058>

Granados, J. A. T. (1998). *La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud*. Rev Panam Salud Pública, 3, 137-51.

ISon21, blog de ingeniería y sostenibilidad para el s. 21. *Bicicleta-autobús, promete cambiar el transporte escolar en Holanda*. Recuperado de <http://www.ison21.es/2012/03/07/bicicleta-autobus-promete-cambiar-el-transporte-escolar-en-holanda/>

Jorquera, M. O. La función social del turismo: el itinerario nacional de un derecho.

Medina O., R. (2013, Junio 13). *Estadísticas de Turismo del Ecuador. Turismo, Ambiente y Transporte Aéreo*. Recuperado de <http://ricardomedinao.wordpress.com/tag/guayaquil/>

Méndez, M. L., & de Colombia, F. U. A. (2012). TRANSPORTE, DEPORTE Y ENERGIA EN DOS RUEDAS. Revista SCHEMA–Nº2 Julio-Diciembre del, 201.

Ministerio de Turismo. (2013, Enero 06). *Más de 1'270.000 turistas visitaron Ecuador en el 2012*. Recuperado de <http://www.turismo.gob.ec/mas-de-1270-000-turistas-visitaron-ecuador-en-el-2012/>

- Molina Vicuña, M. (2012, Diciembre 06). *Hoteles Boutique, lujo para pocos huéspedes*. DIARIO EXPRESO. Recuperado de <http://expreso.ec/expreso/plantillas/nota.aspx?idart=2397811&idcat=19351&tipo=2>
- Nebel, B. J., & Wrigth, R. T. (1999). *Ciencias ambientales: ecología y desarrollo sostenible*. Pearson Educación. Recuperado de: <http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sy0dCa8xC5MC&oi=fnd&pg=PR5&dq=el+automovil+y+la+contaminacion+ambiental&ots=5LaTbbqCxC&sig=TCEk29-hqneqm0-7LQp4zdtT0Ac#v=onepage&q=el%20automovil%20y%20la%20contaminacion%20ambiental&f=false>
- Neumane, Santiago. (2012, Noviembre 19). *Guayaquil, la ciudad de más de 400 mil autos, aumenta sus problemas de tránsito*. Diario el Universo. Recuperado de <http://especiales.eluniverso.com/otroguayaquil/transito/>
- Rodríguez Campoverde, D. (2012). *Propuesta de creación de una ruta turística ecológica en la ciudad de Guayaquil como alternativa de desarrollo sostenible*. (Proyecto de Titulación Previo a la Obtención del Título de Ingeniera en Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras, Universidad Católica). Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/333/1/T-UCSG-PRE-ESP-AETH-12.pdf>
- Roselli, C. *Beneficios y riesgos para la salud del uso compartido de bicicleta*.
- Sampieri Hernández, R., Collado Fernández, C. & Lucio Baptista, P. (1991). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. MÉXICO: McGRAW – HILL

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – Senplades, 2013. *Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Quito, Ecuador: Senplades.
Recuperado de <http://www.buenvivir.gob.ec>

Toro, J. I. B. El transporte en bicicleta: ¿ alternativa o medio?.

Torres, J. G. (2010). *I AMsterdam, turismo en la capital de Holanda*.
Recuperado de: <http://suite101.net/article/i-amsterdam-turismo-en-la-capital-de-holanda-a27436>

Valenzuela, G. (2013). *La bicicleta urbana una revolución en las ciudades*;
Recuperado de http://www.vidactiva.com.ec/1122-la_bicicleta_urbana_una_revolucion_en_las_ciudades/

Velayos Lorenzo, T. (2013). *Bicitren 2*. España: Publicaciones Consejería de Educación, Juventud y Deporte

GLOSARIO

Bicicleta: Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea. Se incluyen en este concepto los vehículos modificados usados por los discapacitados.

Bici-Rutas Guayaquil: Es el término con el que a partir de esta Ordenanza se identificará a las Ciclovías localizadas dentro del perímetro urbano de la Ciudad de Guayaquil, nombre que a la vez corresponde al proyecto que el Gobierno Autónomo Descentralizado está implementando.

Ciclista.- Es la persona que conduce una bicicleta; y como tal, responsable de la movilización de la misma.

Ciclovía: nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas.

Ciclovía Exclusiva: pista de dedicación exclusiva, separada por un espacio abierto o una barrera de las vías de automóviles.

Ciclovía Incorporada: pista que forma parte de una vía automovilística, pero que ha sido separada de ella por medio de un elemento especial de marcación en el pavimento.

Publico Objetivo: Persona o grupo de personas hacia las cuales se dirigirán todas las actividades destinadas a su captación.

Producto Turístico: incluye todos los servicios como alojamiento, transporte, alimentación, diversión.

Tándem: (Del lat. tandem, a lo largo de, dicho del tiempo y festivamente del espacio). Bicicleta para dos personas, que se sientan una tras otra, provista de pedales para ambos. Conjunto de dos personas que tienen una actividad común, o que colaboran en algo. loc. adv. Dicho de montar ciertos aparatos: De manera que funcionen simultánea o sucesivamente.

Turista: persona que viaja por placer y ocio por más de 24 horas y menos de 12 meses.

Turista nacional: toda persona, cualquiera que sea su nacionalidad, que reside en un país y que se traslada a un lugar situado en ese país, pero distinto de aquel en que tiene su residencia habitual, por una duración de al menos 24 horas o por una pernoctación y por motivos diferentes del de ejercer una profesión remunerada en el lugar visitado. (Secretaría General de la Organización Mundial del Turismo)

Vía Compartida: solución de pista para bicicletas solo separada de los automóviles mediante una línea pintada. Es común por su facilidad de implementación, pero altamente peligrosa. Normalmente es compartida con peatones y motocicletas.

ANEXOS

ANEXO N° 1: FORMATO DE ENCUESTA



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTIAGO DE GUAYAQUIL

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

“Análisis de factibilidad para la creación de circuitos turísticos en Guayaquil abordo de bicicletas tándem como propuesta ecológica de transporte turístico”

El cuestionario suministrado a continuación, es netamente realizado con fines académicos, para lo cual se pide contestar debidamente las preguntas señalando con una **X** en la casilla a la que corresponde su respuesta.

Edad: menos de 18 años entre 18 a 25 26 a 35 más de 35

Sexo: M F

1. ¿Tiene Bicicleta?

SI NO

2. ¿Con que frecuencia utiliza la Bicicleta en caso de tenerla, prestarla o alquilarla?

- Más de 3 veces a la semana
- Entre 1 y 2 veces a la semana
- Casi nunca

3. ¿Considera Ud. que la bicicleta es un medio de transporte sano y ecológico?

- Totalmente de acuerdo
 Me es indiferente
 Totalmente en desacuerdo

4. ¿Sabía Ud. que en la ciudad existen rutas marcadas para las bicicletas?

- SI NO

5. ¿Considera Ud. que el ciclopaseo sería un buen atractivo para la ciudad?

- SI NO

6. ¿Estaría Ud. dispuesto a pagar por un alquiler de bicicletas tándem (varias personas en una) para realizar city-tour o ciclopaseos?

- SI NO

7. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por persona por el servicio? (Responder si su respuesta anterior fue positiva)

- \$20 a \$30 \$30 a \$40 más de \$40

8. ¿Considera Ud. que esta actividad serviría para reducir los niveles de contaminación?

- Totalmente de acuerdo
 Me es indiferente
 Totalmente en desacuerdo

Se agradece la atención y la disponibilidad de tiempo prestada al presente cuestionario

Gracias por su colaboración!

ANEXO N° 2: FORMATO DE ENTREVISTA

Nombre:

Agrupación:

Miembro desde:

CUESTIONARIO:

1. ¿Considera Ud. que el uso de la bicicleta ha desarrollado el turismo en la ciudad?
2. ¿Ud. sabe que dice la ley de tránsito respecto a los ciclistas?
3. ¿Cree Ud. que al existir mayor seguridad para el ciclista, la motivación por el uso de la bicicleta incrementa?
4. ¿Considera Ud. que la ciudad de Guayaquil tiene espacios apropiados para los ciclistas?
5. ¿Qué campañas han realizado Uds. para fomentar el uso de la bicicleta?
6. ¿Cree Ud. que estos movimientos puedan convertirse en una actividad turística?
7. ¿Cuál es su opinión acerca de la frase: *la bicicleta mejora la calidad de vida de las personas y ayuda a reducir la contaminación del ambiente?*
8. Como Ciclista ¿Qué cambios ha notado en su vida, salud, cuerpo desde el uso de la bicicleta?

ANEXO N° 3: ENTREVISTA # 1

Nombre: Ronald Game

Agrupación: Ciclistas Sin Fronteras

Miembro desde: 2003

CUESTIONARIO:

- 1. ¿Considera Ud. que el uso de la bicicleta ha desarrollado el turismo en la ciudad?**

R: Sin duda que sí, pero no lo suficiente por falta de programas y estímulos a la creación de programas de turismo en bicicleta. La Dirección de Patrimonio y el Ministerio de Turismo han organizado algunos “bici paseos patrimoniales” en los cuales se recorre un sector de la ciudad, al tiempo que se visitan museos, pero hay que incrementarlos. Por otra parte, hay pocos programas de la empresa privada que desarrollan esta actividad. De hecho conozco solo uno, que organiza Blanquita Rivera, en conjunción con el Hostal Manso, en que conducen a turistas extranjeros a hacer un recorrido por la ciudad en bicicleta.

- 2. ¿Ud. sabe que dice la ley de tránsito respecto a los ciclistas?**

R: Por supuesto. Integré una Comisión de ciclistas del país que elaboró un conjunto de propuestas a la Asamblea de Montecristi, en circunstancias en que se estaba terminando de discutir la Ley de Tránsito. Una buena parte de nuestras propuestas fue acogida; y, particularmente, tuve el privilegio de elaborar el texto del art. 204 de la Ley de Tránsito, tal y como fue aprobado, en que por primera vez se consagran los derechos de los ciclistas en un cuerpo legal.

Sin embargo, muchas de estas normas no se cumplen y hay que hacerlas respetar, faltando también un mayor conocimiento de los ciclistas sobre nuestros derechos establecidos en la Constitución y la Ley de Tránsito. Al final de los Boletines de nuestro Club, solemos reproducir algunas de estas normas, para divulgación entre todos los ciclistas.

3. ¿Cree Ud. que al existir mayor seguridad para el ciclista, la motivación por el uso de la bicicleta incrementa?

R: Por supuesto que sí. Creo que en cerca de la mitad de los hogares en Guayaquil, existe una bicicleta, pero las bicicletas no se usan con regularidad justamente por falta de seguridad para transitar en la Ciudad, tanto en su aspecto de protección del tránsito, como en el de protección ciudadana anti delictual. En ambos casos, y más allá de lo que recoge la prensa, muchos ciclistas son víctimas cada año de accidentes de tránsito como de actos delictivos.

4. ¿Considera Ud. que la ciudad de Guayaquil tiene espacios apropiados para los ciclistas?

R: Hoy por hoy, la Ciudad no tiene espacios apropiados para ciclistas. Existen apenas dos ciclovías urbanas: Una en la Avenida del Bombero, de muy corta dimensión, que empieza en el desvío hacia la calle Portete, y termina en el parqueadero de Megamaxi; y la otra, en la avenida José Rodríguez Bonín, de apenas 1,250 metros de longitud, delimitada parte en la calle y parte en la acera, en que el ciclista tiene que ir esquivando a los peatones y hasta a los postes de alumbrado público, que se encuentran en la mitad de la ciclovía.

En el centro de la Ciudad se ha demarcado una ciclovía que hasta ahora no se termina de señalizar, no se ha inaugurado, y solo sirve para el parqueamiento de vehículos a motor. El único avance significativo es la Ciclovía de la Vía a la

costa, segregada de la vía principal, y que está próxima a ser inaugurada por el Ministerio de obras públicas, pero es más bien extra-urbana.

5. ¿Qué campañas han realizado Uds. para fomentar el uso de la bicicleta?

R: Ciclistas Sin Fronteras es parte del movimiento ciclista de Guayaquil, y participa de los eventos ciudadanos que se organizan colectivamente, como el denominado “Masa crítica”, que es un recorrido nocturno por la ciudad que se realiza los segundos Jueves de cada mes, para hacer presencia en la calles, reclamar por los derechos de los ciclistas, y promover el ciclismo ciudadano.

Adicionalmente participamos o apoyamos todos los eventos que se realizan para promover el uso de la bicicleta, y, en forma particular, realizamos salidas ciclísticas todos los fines de semana, a las cuales invitamos a todos quienes deseen participar. Difundimos un Boletín semanal que es distribuido por correo electrónico a cientos de destinatarios, y tenemos una página de Facebook, con cerca de 5,000 adscritos, en los cuales destacamos las ventajas del uso de la bicicleta y publicitamos nuestras salidas y recorridos por diferentes partes de la provincia, el país o aún fuera de él.

6. ¿Cree Ud. que estos movimientos puedan convertirse en una actividad turística?

R: Estoy convencido de que las actividades del movimiento ciclista y las salidas en bicicleta pueden convertirse en una importante actividad turística.

Nuestro grupo es un Club de Ciclismo de Montaña, participamos eventualmente en actividades deportivas, somos el primer Club deportivo especializado formativo de ciclismo de montaña de Guayaquil aprobado por el Ministerio del Deporte, y hemos presentado al Ministerio de Turismo un Proyecto de Ciclovía de Montaña desde el km. 30 de la Vía a la Costa hasta

Playas, que puede convertirse en un eje de gran actividad turística y recreacional, parecido a lo que hoy es el famoso “chaquiñán” Cumbayá-Puembo- Pifo, en las afuera de Quito.

7. ¿Cuál es su opinión acerca de la frase: *la bicicleta mejora la calidad de vida de las personas y ayuda a reducir la contaminación del ambiente?*

R: Refleja una realidad tangible. El ciclismo es una actividad física bastante completa, de carácter tanto aeróbico como anaeróbico, que favorece el estado físico de las personas; y, por otra parte, siendo un medio de transporte no contaminante, como tal ayuda a disminuir el uso de los vehículos a motor, disminuyendo la polución ambiental que este produce.

8. Como Ciclista ¿Qué cambios ha notado en su vida, salud, cuerpo desde el uso de la bicicleta?

R: Creo que siempre he sido ciclista, pero desde que empecé a hacer ciclismo con mayor regularidad e intensidad, hace 10 años, mejoré mi estado físico, superé problemas de hipertensión, arritmia y taquicardia, para los cuales me habían prescrito medicamentos que debía de seguir tomando “toda la vida” y que desde entonces no los tomo en absoluto, y llevo una vida más organizada y con mejor actitud hacia mí mismo y hacia los demás. Realmente, el hacer ciclismo y ser ciclista, es más que una actividad deportiva, es una “forma de vida”.

ANEXO N°4: ENTREVISTA # 2

Nombre: Cristian Sáenz De Viteri

Agrupación: Ciclistas de la Calle

Miembro desde: Abril 2013

CUESTIONARIO:

1. ¿Considera Ud. que el uso de la bicicleta ha desarrollado el turismo en la ciudad?

R: Definitivamente. Sin embargo, falta mucho por hacer. Debemos ver ejemplos de las ciudades que tienen como cultura pedalear: Buenos Aires, Bogotá, Ciudad de México, Guadalajara, Ámsterdam, Barcelona, Berlín.

2. ¿Ud. sabe que dice la ley de tránsito respecto a los ciclistas?

R: El peatón tiene el mayor derecho ante todos, luego viene la bicicleta. El ciclista está por encima de todo vehículo a motor en cuanto a referencia consiste.

3. ¿Cree Ud. que al existir mayor seguridad para el ciclista, la motivación por el uso de la bicicleta incrementa?

R: Así es. La cuestión de seguridad es un factor muy importante en el ambiente de un ciclista. El ciclista es el más afectado al momento de un accidente.

4. ¿Considera Ud. que la ciudad de Guayaquil tiene espacios apropiados para los ciclistas?

R: No. Guayaquil es una ciudad grande, amplia y con pocas pendientes. Es perfecta para el ciclismo. Por otro lado, la cosmovisión cultural destruye el incentivo al ciclista urbano.

5. ¿Qué campañas han realizado Uds. para fomentar el uso de la bicicleta?

R: Salimos todas las noches de los días martes, miércoles, jueves y viernes; los domingos salimos en las mañanas. La gente cuando ve a una caravana de ciclistas que han salido de quién sabe dónde, experimentan muchas emociones. Nos ven y comienza a cambiar la perspectiva del ciclista urbano de Guayaquil. Damos talleres de primeros auxilios y mecánica. La prensa nos entrevista e inclusive tenemos un día al mes donde todos los grupos de ciclistas de Guayaquil nos reunimos en una sola masa para salir a recorrer Guayaquil.

6. ¿Cree Ud. que estos movimientos puedan convertirse en una actividad turística?

R: De hecho los primeros en apoyarnos son los turistas. Hay extranjeros que radican en Guayaquil que pasean con nosotros casi todas las noches. Profesores de inglés nativos de instituciones de lenguas extranjeras pedalean con nosotros, franceses, polacos y japoneses (hombres y mujeres).

7. ¿Cuál es su opinión acerca de la frase: *la bicicleta mejora la calidad de vida de las personas y ayuda a reducir la contaminación del ambiente?*

R: La bicicleta es el transporte del futuro, quieran o no creerlo. Es la máquina que nos ayuda a poner nuestra huella ecológica al planeta. Es la cultura del desplazamiento ecológico que se vive ya en el primer mundo.

8. Como Ciclista ¿Qué cambios ha notado en su vida, salud, cuerpo desde el uso de la bicicleta?

R: Mayor circulación en la sangre, mejoramiento del ánimo, tonificación en las piernas, mayor socialización con la ciudad, empatía por los peatones y ciclistas, mejor comprensión del problema ecológico, cultural y social en Guayaquil. Una gama de aprendizaje que sólo se lo entiende pedaleando.