



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES
CARRERA DE TURISMO**

TEMA:

Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El
Oro

AUTORA:

Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Licenciado en Turismo

TUTORA:

Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra, Mgs

Guayaquil, Ecuador

22 días de febrero del 2022



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE TURISMO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por Zhigue Ordoñez María Fernanda, como requerimiento para la obtención del título de Licenciado en Turismo.

TUTORA

Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra, Mgs

DIRECTORA DE LA CARRERA

Ing. Knezevich Pilay, Teresa Susana, Phd.

Guayaquil, a los 22 días del mes de febrero del año 2022



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE TURISMO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, previo a la obtención del título de Licenciado en Turismo, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 22 días del mes de febrero del año 2022

LA AUTORA

Zhigue Ordoñez, María Fernanda



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE TURISMO

AUTORIZACIÓN

Yo, Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 22 días del mes de febrero del año 2022

LA AUTORA:

Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL**
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE TURISMO

CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO

Certifico que después de revisar el documento final del trabajo de titulación denominado **Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro**, presentado por la estudiante **Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda**, fue enviado al Sistema Antiplagio URKUND, presentando un porcentaje de similitud correspondiente al 1%, por lo que se aprueba el trabajo para que continúe con el proceso de titulación.

The screenshot shows the URKUND interface with the following details:

URKUND	
Documento	TT Zhigue Ma Fernanda.docx (D127498561)
Presentado	2022-02-09 15:17 (-05:00)
Presentado por	fabiola.murillo@cu.ucsg.edu.ec
Recibido	fabiola.murillo.ucsg@analysis.urkund.com
Mensaje	TT Zhigue Ma Fernanda Mostrar el mensaje completo

1% de estas 41 páginas, se componen de texto presente en 6 fuentes.

Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra, Mgs
TUTOR

Agradecimiento

Quiero agradecer a Dios, por darme sabiduría y fuerza de superación, a mis padres, que no me dejaron sola en esta travesía larga y esperada que tuve estos años, a mi padre por ayudarme económicamente, además de respetar mi decisión de estudiar esta carrera que me ayudo a conocer buenas personas e increíbles profesores y a mi madre que sin duda no sería posible esto por su apoyo y cuidado que ha tenido conmigo toda su vida.

Por otro lado, también a toda mi familia, que siempre creyó en mí y me daba de una u otra manera aliento de seguir adelante y terminar con lo que empecé.

A mi esposo que me ayudo este último año a seguir superándome para cerrar este ciclo y empezar mi vida profesional adecuadamente.

Maria Fernanda Zhigue Ordoñez

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación es dedicado a mis padres, familia, a mi esposo y sobre todo a mi pequeño hijo Lyan Ezequiel, que me dio más fuerza para seguir superándome como profesional y madre, para que nada le falte.

Porque sin duda sin ellos, no sería posible este logro por todas las buenas vibras que me daban y la fe que tuvieron para que me superara.

Maria Fernanda Zhigue Ordoñez



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE TURISMO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra, Mgs

TUTOR

Ing. Salazar Raymond, María Belén, Mgs.

DIRECTORA DE CARRERA O DELEGADO

Lcda. Gutiérrez Northía, Aline, Mgs.

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

Ec. Segura Ronquillo, Shirley, Mgs.

OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE
GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
EMPRESARIALES
CARRERA DE TURISMO**

Calificación

APELLIDOS Y NOMBRES	NOTA FINAL DEL TUTOR
ZHIGUE ORDOÑEZ MARIA FERNANDA	

Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra Mgs

TUTOR

Índice General

Introducción.....	2
Antecedentes.....	4
Planteamiento del problema.....	6
Justificación	9
Objetivos.....	11
Objetivo general:.....	11
Objetivos específicos:	11
Capítulo I	12
Marco teórico.....	12
1.1. Cicloruta.....	14
1.2 El sistema turístico.....	15
1.1.1 Pirámide de Maslow (Teoría del consumidor)	17
1.1.2 Análisis FODA	19
1.2 Marco referencial.....	21
Referenciales de orden internacional.....	21
Referenciales de orden nacional	22
1.3 Marco conceptual	25
1.4 Marco legal	27
1.4.1 Constitución Política del Ecuador (2008).....	27
1.4.2 Plan nacional del buen vivir 2021 - 2017 -Toda una Vida (2017) .	28
1.4.3 Plan de Reactivación Turística 2020 (2020).....	28

1.4.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014)	28
1.4.6 Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012)	31
1.4.7 Reglamento de Señalización – Ciclovías “RTE INEN 004 Señalización vial. Parte 6. Ciclovías (2013)	32
1.5.1 La señalización	32
1.5.2 Caracteres de la actividad	33
1.5.3 Tipologías de recorridos	34
1.5.4 ¿Qué es el Plan Nacional de Ciclovías?	35
1.5.5 Ventajas del uso de la bicicleta	35
1.5.6 Tipos de ciclovías	36
1.5.7 Actividad turística	38
Capítulo II	40
Diseño metodológico de la investigación	40
2.1 Diseño de investigación	40
2.2 Procedimientos de recolección de datos	41
2.3 Población	42
2.4 Técnicas de muestreo	42
2.5 Cálculo de muestra	42
Capítulo III	58
Diagnóstico del sistema turístico	58
2.4 Diagnóstico del sistema turístico del cantón Piñas	58
3.1.1 Datos generales	58

3.2.2 Ubicación.....	59
3.2.3 Planta turística.....	59
3.2.4 Lugares turísticos del cantón Piñas.....	61
3.5 Resultados de las Entrevistas.....	76
3.7 Análisis del sistema turístico.....	77
3.7 Pirámide de Maslow.....	78
3.8 Análisis FODA.....	81
Capítulo IV.....	83
Propuesta de diseño de ciclorruta para el cantón Piñas.....	83
4.1 Descripción.....	83
4.2 Objetivo de la ruta.....	84
4.3 Ubicación.....	84
4.4 Diseño geométrico.....	84
4.5 Dimensión del ciclorruta.....	86
.....	87
4.6 Velocidad de circulación.....	88
4.7 Diseño de intersecciones.....	88
4.8 Semaforización.....	89
4.9.1 Clasificación de señales verticales y su función en la ciclorruta.....	90
4.10 Ubicación de señales.....	91
4.11 Seguridad en la ciclorruta.....	92
4.12 Continuidad de la ciclorruta.....	92
4.13 Actores involucrados.....	92

Conclusiones.....	94
Recomendaciones	95
Referencias bibliográficas.....	96

Índice de Tablas

Tabla 1.	20
Tabla 2. Género.....	44
Tabla 3. Edad.....	45
Tabla 4. Actividades en tiempo libre.....	46
Tabla 5. Prácticas de deporte.....	47
Tabla 6. Disponibilidad de vehículo.....	48
Tabla 7. Disponibilidad de bicicletas.....	49
Tabla 8. Disponibilidad de asistir a la cicloruta.....	50
Tabla 9. Impacto positivo de la cicloruta como atractivo turístico.....	51
Tabla 10. Preferencia de atractivos turísticos naturales para visitar.....	52
Tabla 11. Preferencia de Atractivos Turísticos Culturales para Visitar.....	53
Tabla 12. Facilidades durante el recorrido.....	54
Tabla 13. Criterio sobre la Generación de Empleo y Desarrollo Económico.....	55
Tabla 14. Crecimiento Turístico del Cantón Piñas.....	56
Tabla 15. Datos Generales del Cantón Piñas.....	58
Tabla 16. Plantas Turísticas del Cantón Piñas.....	60
Tabla 17. Datos de la Reserva Ecológica Buenaventura.....	61
Tabla 18. Datos del Cerro Pata Grande.....	62
Tabla 19. Datos del Cerro Monumento de la Paz (Virgen de la Merced).....	63
Tabla 20. Datos de Chorro Viringo.....	64
Tabla 21. Datos de la Bocana.....	65
Tabla 22. Datos de Las Bateas.....	66

Tabla 23. Datos del Orquideario Municipal	67
Tabla 24. Datos del Monumento de Arriero	68
Tabla 25 Análisis de FODA de la propuesta de cicloruta del cantón Piñas	81
Tabla 26 Distancia de los atractivos turísticos.....	87

Índice de Figuras

Figura 1. Pirámide de la jerarquía de las necesidades.	18
Figura 2. Carril de bicicletas bilaterales.	36
Figura 3. Hombre revestido.	37
Figura 4 Calzada designada.	37
Figura 5. Género	44
Figura 6. Edad de los encuestados	45
Figura 7. Actividades en tiempo libre.....	46
Figura 8. Practicas de deportes	47
Figura 9. Disponibilidad de vehículo.....	48
Figura 10. Disponibilidad de bicicletas	49
Figura 11. Disponibilidad de asistir a la cicloruta	50
Figura 12. Impacto positivo de la cicloruta como atractivo turístico	51
Figura 13. Preferencia de atractivos turísticos para visitar	52
Figura 14. Preferencia de atractivos turísticos culturales para visitar	53
Figura 15. Facilidades durante el recorrido	54
Figura 16. Criterio sobre la generación de empleo y desarrollo económico	55
Figura 17 Crecimiento turístico del cantón Piñas	56
Figura 19. Mapa de cantón Piñas.....	59
Figura 20. Mapa ubicación de La Reserva Ecológica Buenaventura	61
Figura 21. Mapa de ubicación de Cerro Pata Grande	62
Figura 22. Mapa de ubicación de Cerro Monumento de la Virgen de las Merced	63

Figura 23. Mapa de ubicación de Chorro Viringo.....	64
Figura 24. Mapa de ubicación de la Bocana.....	65
Figura 25. Mapa de ubicación de Las Bateas	66
Figura 26. Mapa de ubicación de Orquideario Municipal.....	67
Figura 27. Mapa de ubicación de Monumento Arriero	68
Figura 28. Gasolinera del Sindicato de Choferes	69
Figura 30. Vía al atractivo Cerro Pata Grande.....	70
Figura 29. Av. La Independencia.....	70
Figura 31. Vía al atractivo Virgen de la Merced	71
Figura 32. Vía al atractivo Chorro Viringo y Reserva Ecológica Buenaventura	71
Figura 33. Av. Angel Salvador Ochoa.....	72
Figura 34. Av. Angel Salvador Ochoa.....	72
Figura 35. Vía deteriorada que llega hasta El Portete.....	73
Figura 36. SHIMANO, Lugar de venta de repuestos.	73
Figura 37. Av. Manuel Ubiticio Gallardo. Taller de bicicletas.	74
Figura 38. Centro de Salud Urbano Piñas.....	74
Figura 39. Centro de Salud B- Piñas.....	75
Figura 40. Clínica OLIVO.....	75
Figura 41. Clínica Reina del cisne	76
Figura 42. Bidireccional por un lado de la calzada.....	83
Figura 43. Parámetros del diseño geométrico.....	85
Figura 44. Parámetros del diseño geométrico.....	85
Figura 45. Dimensión de la bicicleta	86

Figura 46. Dimensiones de la vía en circulación.....	86
Figura 47. Mapa de Ruta por los diferentes atractivos turísticos del canton Piñas	87
Figura 48. Diseño básico de intersección para giro a la derecha e izquierda	89
Figura 49. Diseño básico de intersección de bicicletas	89
Figura 50. Semáforos de ciclistas	90
Figura 51. Señalización vertical, serie de prioridad de paso	90
Figura 52. Señalización vertical, serie de movimiento y dirección	91
Figura 53. Señales informativas.....	91
Figura 54. Dispositivos complementarios para la señalización de las ciclovías.	92

Índice de Apéndices

Apéndice A. Cuadros relacionados a los datos generales del atractivo.....	101
Apéndice B. Cuestionario de encuesta	102
Apéndice C. Entrevista al Sr. alcalde	104
Apéndice D. Entrevista al concejal suplente	106
Apéndice E. Entrevista a la Vicealcaldesa.....	108
Apéndice F. Entrevista al ciudadano 1	110
Apéndice G. Entrevista al ciudadano 2.....	111
Apéndice H. Entrevista al ciudadano 3.....	112

Resumen

El objetivo del presente trabajo fue de proponer un diseño de una cicloruta a los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro. Para la recolección de información, se ejecutó el trabajo de campo, el cual residió en la aplicación de herramientas que consintieron en analizar la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, así como sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos de la zona. Como herramienta se usó la encuesta dirigida a 377 habitantes del cantón Piñas. Dentro de los principales hallazgos se encontró que la presente propuesta consta de una ciclovía bidireccional de 2.5m de ancho, ubicada a lo largo del Orquideario Municipal, la cual busca promover el desarrollo turístico para el cantón, estructurando y desplegando actividades a nivel cantonal, que fomente la visita de los turistas hacia los distintos atractivos.

Palabras claves: *Cicloruta, turismo, Cantón Piñas*

Abstract

The objective of the present work was to propose a design of a bike path to the tourist attractions, for the increase and commercialization within the Piñas canton, province of El Oro. For the collection of information, the field work was carried out, which resided in the application of tools that allowed to analyze the implementation of a bicycle route for the Piñas canton of the province of El Oro, as well as to systematize the current state of the tourist attractions in the area. As a tool, the survey addressed to 377 inhabitants of the Piñas canton was used. Among the main findings, it was found that this proposal consists of a 2.5m wide bidirectional bike path, located along the Municipal Orchid Garden, which seeks to promote tourism development for the canton, structuring and deploying activities at the cantonal level, which encourage the visit of tourists to the different attractions.

Keywords: *Cycle route, tourism, city Piñas*

Introducción

El uso del transporte ciclístico en el Ecuador se dio a partir de la introducción de la bicicleta a principios del siglo XX, y ha ido en constante evolución, por lo que hoy en día se ha convertido en un instrumento de recreación, fácil de transportar y económico (Pinto, Fuentes, & Alcivar, 2015). En este sentido, su implementación ha tomado un enfoque de índole turístico y recreativo; en las ciudades de Quito, Guayaquil, Manta e Ibarra, en donde se han establecido rutas o vías exclusivas que brindan mayor seguridad y facilidad al tránsito de los ciclistas (Diario El Comercio, 2014).

En este orden de ideas, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (2015) ha puesto todos sus esfuerzos en mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad, fomentando el uso de transporte no motorizado, para ello, ha implementado en conjunta labor con los GADs la edificación o infraestructura adecuada para movilidad alternativa, lo que permite incentivar el uso de las ciclovías y garantizar la seguridad de los ciclistas a nivel nacional. Por lo que se puede señalar que en el Ecuador actualmente se tiene una nueva mentalidad que está enfocada en la fomentación del uso de las bicicletas.

Bajo esta perspectiva, y tomando como referencia todo lo antes mencionado, esta investigación centra su eje de estudio en el Cantón Piñas, mismo que se encuentra ubicado en la zona alta de la provincia de El Oro, siendo aquí en donde se denotan edificaciones que conservan características arquitectónicas colonial, por lo que forman parte del tesoro cantonal. A ello se suma, su clima agradable que fluctúa entre los 18 y 24 grados de temperatura, conjuntamente, las principales cuencas hidrográficas y su riqueza de fauna - forestal (Cueva, 2014).

Exponiendo todas las bondades, el cantón Piñas es un punto geográfico estratégico, por lo que se ha convertido en un centro de atracción turística, comercial y cultural, de este modo se lo ha denominado como la “Ciudad orquídea de los Andes”, debido a su gran variedad de sub-climas, exquisita gastronomía, diversidad de orquídeas y muchas bondades que lo convierten en un destino turístico único.

En este sentido, la zona oferta un sinnúmero de atractivos, mismos que no todos son cubiertos al momento de visita, por lo que se plantea la creación de una cicloruta, con el objetivo de difundir los recursos turísticos, su aportación será de gran relevancia para el desarrollo turístico y económico del cantón. En relación a ello, el presente trabajo de investigación se desarrolla a través de los siguientes epígrafes.

El primer capítulo encierra en su contexto el marco teórico; mismo que se fundamenta a través de revisiones bibliográficas que detallan las variables de estudio, siendo estos soportes para el desarrollo investigativo. El desarrollo del segundo capítulo se basa en el diseño de la investigación, estudiando el sujeto, técnicas e instrumentos, además identifica el tipo y nivel de estudio de una muestra que conforma una población, así como las herramientas de recolección del procesamiento de la información. En el tercero se exponen los resultados de la investigación efectuada en el campo, posteriormente su análisis e interpretación de las encuestas, lo que permite establecer los criterios de una propuesta de solución. Finalmente, la propuesta de mejora, es en este apartado en donde se bosqueja las acciones que forman parte de la creación de la cicloruta del cantón Piñas, planteada como un nuevo estilo de recorrido inmerso al turismo, de este modo no solo se fomenta el uso de la bicicleta sino se incita a conocer la zona y sus recursos.

Antecedentes

En Ecuador, según las cifras del Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta 2017 el uso de bicicletas era el cuarto medio de transporte más usado después de los buses, caminar y los vehículos particulares. Los datos no son alentadores. El Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta 2017, dice que apenas el 1,42% de la población mayor a 5 años la usa para trasladarse en su rutina diaria. El transporte público (50,68%) es el principal, seguido de la caminata (25,33%) y el auto particular (21,68%). Los datos del INEC también reflejan que tres de cada 10 hogares en Ecuador cuentan con, al menos, una bicicleta. Del 1,42% que usa la bicicleta, las personas de entre 45 y 64 años son quienes más la utilizan. Los niños de 5 a 14 constituyen el grupo etario que menos la usa.

Por otro lado, el ciclismo en Ecuador hasta el momento tiene 38va ediciones, en el 2021 hizo una vuelta ciclista al Ecuador que conto con ocho etapas, que comenzó desde el 8 de diciembre y termino el 15 de diciembre, con inicio en Guayaquil y finalizo en Quito.

Ecuador busca internacionalizar su Vuelta ciclista para subir de rango en el escalafón deportivo y atraer turismo al país, una misión para la que ha enrolado a sus símbolos olímpicos Richard Carapaz y Jefferson Pérez. Por lo tanto, los ciclistas quieren convertir la Vuelta en un punto de referencia regional y que atraiga a deportistas y al turismo.

Sin embargo, el objetivo de los ciclistas ecuatorianos es que no tengan que buscar oportunidades en otro país, puesto que, Ecuador puede llegar a convertirse en una potencia deportiva a nivel nacional, como mundial en ciclismo y así, fomentar el turismo.

Por otra parte, al llegar al cantón Piñas provincia de El Oro se observa que posee una reserva ecológica, además de balnearios, y una variedad de ecosistemas y pisos climáticos, que da como resultado una amplia variedad de flora y fauna, debido a estas características es conocido como la “Orquídea de los Andes”. De esta manera el cantón se posiciona como un icónico destino natural de la provincia por la presencia de montañas altas y sus valles productivos, por ello, en gran medida su población se dedica a actividades comerciales y turísticas (MINTUR, 2020).

Parte de su atractivo turístico a su vez se debe a su riqueza en festividades culturales, entre las cuales se encuentra la tradicional celebración del viacrucis en vivo, las fiestas patronales, los eventos de elección de reina del cantón; también cuenta con museos como el de Rubén Torres, de Cesar Torres.

Si bien el cantón posee atractivos turísticos, con los cuales aumentar los ingresos económicos, con base al artículo de Cabrera, Calero y Calle (2021) se menciona que en el año 2020 la difusión del atractivo turístico alcanzó un 57%, dado que no poseen un plan de marketing que permita al cantón posicionarse turísticamente a nivel nacional.

Se establece como un limitante turístico al vacío normativo legal implementado a través de ordenanzas en la parroquia. Bajo esta perspectiva Unkuch y Rodrigues (2017) mencionan tres lógicas que se complementan para ejecutar políticas por parte de la gobernanza (jerárquica-gubernamental, mercantil y comunitaria), la incapacidad de lograr coherencia entre estas tres lógicas debe ser concebido como un diseño inconsistente, por tal motivo, la falta de ordenanzas limita el desarrollo económico y sostenible de los habitantes.

Por lo anteriormente expuesto, se subraya que las actividades poco sostenibles realizadas en el cantón como la agricultura, las granjas avícolas y ganaderas, están

contaminando las fuentes hídricas, por tal motivo los atractivos turísticos se encuentran en un estado de conservación con limitante dado que, el estado de conservación e integración alcanzó el 57%.

Por último, Del Corral et al (2017) sostiene que el estado de conservación de un territorio se encarga de promover la sostenibilidad y equidad de los recursos naturales, de esta manera se garantiza la preservación del ecosistema. Por tal motivo, el presente estudio pretende proponer una cicloruta para el cantón Piñas con la intención no solo de aumentar la visita de turistas a la localidad, sino también, de reducir la contaminación llevada a cabo en la localidad por medio del uso de bicicletas.

Planteamiento del problema

El ciclismo en el cantón Piñas está presente, pues en el 2020, cumplió la sexta edición de la cicloruta siete iglesias, con la participación de muchos ciclistas de diferentes lugares del país, en donde la partida fue desde el recinto ferial hasta la Av. Ángel Salvador Ochoa, hasta virar en la clínica Reina del Cisne, en donde siguieron por la antigua vía a Capiro, llegar al puente Molana, Portete, La Chuva, Guayabal, San Roque, Tarapal, Cerro Pata Grande, La Susaya, Piñas Grande, Urna de San José, Libertad, San Pedro, El Palto, Buenos Aires y Moromoro, donde culminaba la ruta.

Por otro lado, llegaron delegaciones de Zamora, Loja, El Oro con grupos de ciclistas de Machala, Santa Rosa, Zaruma y Piñas, Guayas y hasta del Perú; evento que contó con el apoyo de la Policía Nacional, Cuerpo de Bomberos Municipales y la colocación de varias carpas por parte del Gad municipal en puntos estratégicos.

Por eso, el evento deportivo, ayuda a fomentar en turismo en el cantón y por lo que, el que sale ganando en estos eventos es Piñas, por el incremento de turistas al cantón.

También, la industria turística cumple un rol significativo en el desarrollo socioeconómico de las naciones, justificado en la oferta y producción de servicios, por lo que intervienen diversos sectores como son: operadores turísticos, alojamiento, transporte, hotelería, servicios complementarios entre otros. De este modo, un informe del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) (2020) señala que el turismo es una de las industrias más grandes y de expansión más rápida del mundo, que contribuye con 10,4% al PIB mundial y genera empleo para 200 millones de personas.

En lo que refiere a Ecuador el Ministerio de Turismo a través de sus datos estadístico expone que, durante el año 2018, cerca de 1, 120 810 turistas arribaron al país, lo que representa un 15% más en comparación con el 2017 (978,562), es decir que se mantuvo la tendencia de crecimiento a nivel mundial, ya que las visualizaciones de las cifras, reflejado en las cifras del año 2019, en donde el barómetro turístico señala que 1, 124 685 turistas han entrado por las diferentes vías en los últimos siete meses (Ministerio de Turismo, 2019). Para el año 2020 el Ministerio de Turismo estimó que el sector turístico perdió mensualmente unos USD 400 millones a causa de la pandemia que obligó al cierre de fronteras en el país (Ministerio de Turismo, 2020). En este sentido, sugirió que es el turismo interno el que se debía activarse primero para luego enfocarse en promover a nivel de América Latina en coordinación con el resto de los países de la región.

Desde el enfoque que se avive las primeras acciones de reactivación al turismo interno, se ha tomado como punto de referencia al cantón Piñas con una nueva alternativa como lo es la creación de una cicloruta con el objeto de fomentar la variedad de atractivos turísticos con los que se cuenta.

El cantón Piñas, está ubicado en la parte alta de la provincia de El Oro, en la Hoya de Zaruma, situada en las estribaciones de la cordillera Occidental de Los Andes,

limita a al norte con los cantones Atahualpa y Santa Rosa, al sur con la provincia de Loja, al este con Portovelo y Zaruma y por el oeste con Balsas, Marcabelí y Arenillas. Está compuesto por dos parroquias urbanas: La Susaya y Piñas grandes, y seis parroquias rurales: San Roque o Ambrosio Maldonado, Capiro, Moromoro, Piedras, La Bocana, Saracay.

En el contexto de sus potencialidades de desarrollo endógeno en el cantón Piñas existen recursos naturales (cascada La Florida; quebrada El Achiral; mirador Virgen de la Merced; cerro Pata Grande; Reserva Ecológica Buenaventura; la laguna Azul, donde se encuentra diversidad de flora y fauna; además de centros recreativos privados) y culturales, se cuenta con dos museos importantes que exhiben colecciones de arte natural y variedad de orquídeas, así como objetos arqueológicos concernientes a varias culturas, cabe mencionar los jeroglíficos de San Jacinto, Los vestigios de Curitejo, las Cavernas de la Chuva, entre otros (AME, 2018). Conjuntamente, se denotan la elaboración artesanal de derivados de la caña de azúcar, así como la producción de objetos a base de arcilla, del mismo modo la fabricación de alforjas tejidas en los tradicionales telares, costumbre ancestral que se mantiene al ser transmitida de generación en generación (Feijóo, 2015).

Siendo, la provincia de El Oro la que recibió en el año 2018 un promedio de 2'430.415 pernoctaciones según la información registrada en GEOVIT (portal de visitas internas turísticas), haciendo referencia a las cifras de visitantes se conoce que en el 2018 cerca de 174.547 personas visitaron el cantón de Piñas (GEOVIT, 2018). Asimismo, datos del Censo de Población y Vivienda del año 2010 señalan que se cuenta con una población de 25.988 habitantes, de los cuales 13.145 son hombres y 12.843 son mujeres (INEC, 2010).

En relación a los datos de las encuestas, tanto de los visitantes como de la población que lo habita se denota que existe una gran cantidad de personas que a diario se encuentran por múltiples motivos en el cantón, sin embargo, no se da el debido aprovechamiento a las bondades que brinda el cantón, se considera que esto yace a que, en la actualidad es escasa la promoción de los atractivos, lo que incide a que exista desconocimiento de los mismos, estos no se han visitados de manera frecuente, originado un impacto negativo en el desarrollo económico y nivel de vida de la población.

Si se relaciona lo mencionado, y los recursos con los que cuenta la zona de estudio, se ve factible la creación de una cicloruta, siendo esta la que permita el aprovechamiento de la variedad de los atractivos turísticos, de modo que sean mayormente visitados por propios y extraños.

Formulación del problema

¿Cómo contribuye el diseño de una cicloruta a los atractivos turísticos en el cantón Piñas provincia de El Oro?

Justificación

El cantón Piñas posee un considerable movimiento turístico y comercial lo que hace que esta área esté predispuesta para la implementación de nuevas acciones que impulsen a sus habitantes y visitantes al goce de actividades del diario vivir, es así que la zona es visitada por viajeros nacionales y extranjeros, de este modo se incita la actividad turística, así lo expone datos GEOVIT haciendo énfasis que 174.547 personas visitaron el cantón de Piñas. Mismos que visitaron el cantón por múltiples acciones entre ellas; negocios, vacaciones, ocio, recreación, entre otras actividades. En este sentido, Piñas ofrece una variedad recursos turísticos tanto naturales como

culturales, los que motivan la visita a espacios como las reservas naturales, museos, orquidearios, fiestas tanto culturales como de tipo religioso.

De este modo, el cantón cuenta en la actualidad con una variedad de servicios como de alojamiento, restauración y recreación. Sin embargo, no cuenta con un planeamiento que agrupe los atractivos de una forma innovadora, pensando en ello, se estima el diseño de una ciclorutas a los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro de la zona.

Esta estrategia busca crear un espacio predispuesto a la búsqueda de nuevos caminos que promuevan la actividad deportiva y turística a través del uso de la bicicleta, lo que permitirá recorrer los atractivos mayormente representativos. En este sentido, se considera que la puesta en marcha del proyecto contribuirá a dar a conocer los recursos con los que se cuenta de una manera equilibrada y organizada.

Este estudio es de gran relevancia, basado en el Plan estratégico nacional de ciclovías (2015), en donde se hace mención a la creación de espacios que permitan la masificación del uso de la bicicleta como modo de transporte en el Ecuador, para ello se da la coordinación y el apoyo de esta entidad a los GAD's cantonales para el desarrollo de infraestructura para ciclovías e incentivar su uso en la población.

Conjuntamente la Ley de Turismo (2015), destaca, en su artículo 2 que el turismo se desarrolla a través del ejercicio de desplazamiento de personas, por lo que se hace hincapié en el artículo 4 al fomento y promoción de un producto turístico y al garantizar su uso de forma racional para la protección del turista y del entorno.

Objetivos

Objetivo general:

Proponer un diseño de una cicloruta por los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización, como parte de la oferta turística dentro del cantón Piñas provincia de El Oro.

Objetivos específicos:

1. Evaluar el desarrollo de encuestas, entrevistas para la valoración de la ciudadanía con respecto a la aceptación de la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro.
2. Sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos del cantón Piñas de la provincia de El Oro para determinar la implementación de la cicloruta.
3. Diseñar la propuesta de una ciclorutas con los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro.

Capítulo I

Marco teórico

Las ciclorutas en anexo al turismo se están convirtiendo en un sector más organizado y destacado de los viajes globales. De esta manera se define como visitas recreativas, ya sea durante la noche o durante el día, fuera de casa, que implicar el ciclismo de ocio como un elemento fundamental y parte significativa de la visita, es por ello que este tipo de actividad a menudo se caracterizan como producto turístico sostenible (Visit England, 2016).

En este sentido, un estudio efectuado por el Parlamento Europeo estimó que cada año se realizan 2.200 millones de viajes en las rutas de bicicleta, además de 20 millones de viajes en bicicleta durante la noche. Por lo que tuvo un impacto económico estimado de 44 000 millones de euros, de esta manera se lo considera un gran atractivo para el área del turismo en países donde todos los días el ciclismo es alto, como en Dinamarca, Alemania y los Países Bajos (ECF, 2012). En base a estos datos, la literatura (Adventure Cycling Association, 2014) expresa que algunos destinos han comenzado a estimar el impacto turístico del ciclismo, entre ellos el Reino Unido, el ciclismo de ocio y turismo en la National Cycle Network apoya más de 15.000 puestos de trabajo y aporta directamente 650 millones de libras esterlinas a la economía cada año, basado en una estimación conservadora de un gasto diario de £ 7 p.p. por día, siendo el costo de la renta de bicicleta, en Escocia solo se estimó en £ 117–239 millones por año en un informe de 2013 (The Scottish Tourism Alliance, 2014).

En lo que refiere, al continente americano, la Asociación de Comercio de Viajes de Aventura (ATTA) establece una encuesta de turismo en bicicleta, para ello se consideró a casi 300 operadores turísticos en bicicleta, el informe demostró que el

sector se está volviendo más organizado y prominente en los viajes globales y sugiere un aumento tendencia de interés: el 59% de los encuestados dice que su perspectiva de ganancias para 2014 era superior a la de 2013 (Adventure Cycling Association, 2014).

Bajo los datos recopilados se extrapola que, el turismo en labor conjunta con la ciclorutas continúa teniendo mayor acogida, por lo que la actividad se dispersa a nivel global, por lo que se vuelve más prominente, más lucrativo y está cambiando para satisfacer las demandas de los consumidores, asimismo, se están creando nuevas redes o rutas en bicicleta y mejoras en las instalaciones a nivel regional y nacional. En este orden de ideas, Adventure Cycling Association ha establecido algunos indicadores de cómo los viajes en bicicleta y el turismo están prosperando y cambiando.

De este modo, el primer indicador señala que, el turismo en bicicleta se ha visto como un sector emergente en los mercados de viajes mundiales, las naciones han revelado el potencial económico del turismo en bicicleta, las redes de rutas en bicicleta continentales y nacionales están creciendo, específicamente en países de Europa y los Estados Unidos de Norteamérica, conjuntamente, las regiones están desarrollando redes regionales de bicicletas entre ellas; la de Nara, Japón que se caracteriza por ser un ambicioso proyecto en marcha para crear una red de bicicletas de 360 millas (600 km) que conecte Nara y Kioto y el campo circundante, en el norte de Taiwán, en los EE. UU con la ruta en bicicleta de montaña de Idaho Hot Springs en el centro de Idaho, entre otros.

Existen otros indicadores como, los recorridos autoguiados, mismos que se vuelven más populares y comerciales en bicicleta ofrecidos por empresas norteamericanas suelen ser recorridos grupales guiados, en Europa, estos son ofrecidos

hace algunos años por ser menos costosos. Otro punto a destacar es que las agencias federales y estatales impulsan el apoyo a los viajes en bicicleta.

En concordancia a ello, se denota el desarrollo que han tenido ciertas naciones y los aportes que se han establecido a raíz del enlace del turismo y la bicicleta, mismas que abarcan actividades que van desde viajes, eventos, paseos en destino, paseos de un día y ciclismo urbano.

1.1. Cicloruta

El cicloruta es una calzada reservada exclusivamente para bicicletas de dos o tres ruedas y vehículos motorizados de transporte personal. Está separado de la vía principal y la acera por un elemento físico, lo que lo convierte en un desarrollo particularmente popular entre los usuarios estresados por la proximidad al tráfico motorizado. La jerarquía de la red permite identificar los ejes del tránsito motorizado que requieren instalaciones ciclistas. El resto de la red se compone de vías de servicio limitadas a 30 km / h menos, poco transitadas, que rara vez requieren mejoras de separación (Barreto & González, 2017).

Dicho de otra manera, el recorrido de los ciclistas consta de una sucesión de tramos realizados con diferentes tipos de soluciones ciclistas, conectados entre sí para que se obtenga un flujo continuo, protegido y seguro, de fácil acceso, fluido en el recorrido, de modo que el ciclista esté motivado. tomarlo y preferirlo a elegir caminos paralelos que no están equipados (definición que menciona el “Reglamento de Urbanismo” del Municipio de Scandicci).

El contexto de inserción (urbano o interurbano), la recuperación del territorio y el aspecto paisajístico son aspectos básicos para la ubicación de una potencial ciclovia (Barahona, 2019).

El uso de la bicicleta está muy extendido a nivel mundial en la actualidad, en particular porque el uso de vehículos no contaminantes está mucho más incentivado que en el pasado. Dicho esto, muchas grandes ciudades no tienen carriles para bicicletas adaptados a las necesidades de accesibilidad.

Para Andrade (2019) una ruta ciclista es una ruta de media y larga distancia para ciclistas, de interés departamental, regional, nacional o europeo. Este recorrido debe ser lineal, continuo, balizado, adaptado a la práctica de los ciclistas, seguro y alentador. Las rutas ciclistas unen regiones y permiten cruzar ciudades en buenas condiciones. Están ubicados en recorridos agradables, sin desnivel excesivo (no más del 3%) y deben poder ser utilizados por todos los ciclistas, incluidos los menos experimentados. Las rutas para bicicletas utilizan carriles verdes o carriles de poco tráfico, carriles para bicicletas, carriles para bicicletas y otras instalaciones

Con base a esta premisa, se menciona que la cicloruta se conceptualiza por ser una ruta protegida o en todo caso reservada para bicicletas, donde se excluye el tráfico motorizado. El concepto de carril bici surge precisamente de la voluntad de separar la viabilidad de las bicicletas de la motorizada y peatonal. Esto es por el bien de la seguridad de todos, ya que son diferentes velocidades de viaje. Si, por el contrario, hablamos de “red ciclista” nos referimos a una serie de carriles bici, que en una ciudad juegan un papel en el tráfico global, y están conectados entre sí en una red, en continuidad entre sí.

1.2 El sistema turístico

El sistema turístico está compuesto por los siguientes elementos demanda, oferta, espacio geográfico, operadores de mercado, que engloba elementos para la

oferta y demanda que va a tener la implementación de la propuesta de cicloruta del cantón Piñas.

Demanda: Es para hacer uso de los espacios, servicios turísticos a la vez que ingresa economía al destino, en este caso al cantón Piñas. Además, que está compuesta por las personas que concurren a los atractivos turístico, pueden ser turistas nacionales o extranjeros.

Oferta: Es el producto que se define para la comercialización y generación de ingresos, a través del producto turístico podemos establecer planes estratégicos que permitan el desarrollo armónico de la comunidad.

Espacio geográfico: Tiene lugar la conjunción o encuentro entre la oferta y demanda y donde se sitúa la población residente, que, si bien no es en sí misma un elemento turístico, se considera un importante factor de cohesión o disgregación, según se le haya tenido en cuenta o no a la hora de planificar la actividad turística.

Operadores de mercado: Son aquellas empresas y organismos cuya función principal es facilitar la interrelación entre la oferta y demanda, puesto que, entra en esta consideración las agencias de viaje, las compañías de transporte regular y aquellos organismos públicos, privados que, mediante su labor profesional, son artífices de la ordenación o promoción del turismo.

Mediante el sistema turístico, la oferta, demanda de los espacios, servicios que ayudan al incremento de economía, con la comercialización y generación de ingresos a través de los productos turísticos que permitan el dar a conocer el cantón Piñas, tanto por su riqueza natural, como sus destinos turísticos.

1.1.1 Pirámide de Maslow (Teoría del consumidor)

Según la orientación de marketing, toda empresa debe detectar las necesidades de los consumidores. Es el punto de partida de cualquier plan de negocio. Sin embargo, no es fácil definir el concepto de necesidad con una definición objetiva, porque el marketing no se limita a detectarlas muchas veces crea o modifica necesidades.

Los primeros economistas de la historia fueron conscientes de la naturaleza subjetiva de las necesidades. Para construir teorías económicas utilizaron el axioma de la racionalidad de las elecciones. Según este axioma, el hombre hace una elección racional basada en sus preferencias (*homo oeconomicus*). Por su razón, el análisis económico no nos ayuda a comprender las necesidades del marketing, porque no investiga las necesidades humanas sino el comportamiento para satisfacerlas (Gómez & Páez, 2020).

Para comprender la naturaleza de las necesidades del consumidor, se utilizan teorías psicológicas de la motivación, según las cuales un individuo tiene no solo una necesidad, sino numerosas necesidades que satisfacer.

Sin embargo, las necesidades no son todas iguales. Cada necesidad está asociada a una prioridad que la hace más o menos urgente que otras. Por tanto, según escoge, es necesario establecer una jerarquía en la lista de necesidades del consumidor individual. En la teoría de Maslow, la lista de necesidades (Flores, 2018). El consumidor primero atiende sus necesidades más importantes en ese momento, comenzando desde abajo, luego todas las demás (necesidades superiores) hacia arriba, respetando el orden de prioridades, la estructura jerárquica tiene forma piramidal. En la base de la pirámide de Maslow se ubican las necesidades primarias, en las capas intermedias las necesidades superiores y en la cima la autorrealización del individuo.

Bajo esta premisa se menciona que, en 1954 el psicólogo Abraham Maslow propuso un modelo motivacional de desarrollo humano basado en una "jerarquía de necesidades", es decir, una serie de "necesidades" ordenadas jerárquicamente a partir de las cuales la satisfacción de las necesidades más básicas es la condición para sacar a relucir las necesidades de un orden superior. En la base de la pirámide se encuentran las necesidades esenciales para la supervivencia mientras subiendo hacia la cima, se satisfacen las necesidades más intangibles (Hualtibamba, 2019).



Figura 1. Pirámide de la jerarquía de las necesidades. Tomado de: Artículo investigativo “Motivación y desempeño laboral de los trabajadores de la municipalidad del centro el Rosario de Polloc distrito la encañada- Cajamarca 2019” por Ortiz y Tello, 2011.

Partiendo de la base de la Pirámide Motivacional (o Necesidades) hay:

- Necesidades fisiológicas: hambre, sed, sueño, termorregulación, etc. Son las necesidades relacionadas con la supervivencia física del individuo. Son los primeros en quedar satisfechos por el instinto de conservación;
- Necesidades de seguridad: protección, tranquilidad, previsibilidad, supresión de preocupaciones y ansiedades, etc. Deben garantizar la protección y tranquilidad individual;
- Las necesidades de pertenencia: ser amado y amar, ser parte de un grupo, cooperar, participar, etc.; esta categoría representa la aspiración de cada uno de nosotros a ser un elemento de la comunidad;

- Las necesidades de estima: ser respetado, aprobado, reconocido, etc. El individuo quiere sentirse competente y productivo;
- Las necesidades de autorrealización: darse cuenta de la propia identidad en base a expectativas y potencialidades, ocupar un rol social, etc. Se trata de la aspiración individual de ser lo que queremos ser explotando nuestras facultades mentales y físicas.

Es importante señalar que una vez que se satisfacen las necesidades, pierden importancia. Entonces, una vez que se identifican las necesidades del consumidor, se debe comprender en qué etapa se encuentran. Asimismo, se destaca que el hecho de reconocer las necesidades del consumidor no es suficiente, dado que son relativas al individuo (no hay necesidades absolutas). Por ello, aunque la pirámide de Maslow es la teoría de motivación que se emplea generalmente, lo cierto es que existen diferentes tipos de análisis sobre la motivación que contribuyen a la comprensión del origen de las necesidades.

Para el presente estudio la pirámide de necesidades de Maslow se aplica con el objetivo de identificar las necesidades de los visitantes, con la intención de satisfacer por medio de la propuesta estas necesidades, dicho esto, se hace hincapié, en el hecho de la subjetividad de las necesidades humanas, pues al ser estas constantemente cambiantes, se debe actualizar permanentemente las necesidades de los turistas del cantón, con la intención de satisfacer sus demandas.

1.1.2 Análisis FODA

El análisis FODA es una sencilla y eficaz herramienta de planificación estratégica que sirve para resaltar las características de un proyecto, un programa, una organización y las consiguientes relaciones con el entorno operativo en el que se ubica, ofreciendo un marco de referencia para la definición de lineamientos estratégicos. dirigido a lograr un objetivo.

El análisis FODA le permite pensar en el objetivo que desea lograr al tener en cuenta simultáneamente variables internas y externas. Las variables internas son aquellas que forman parte del sistema y sobre las que es posible intervenir; los externos, en cambio, que no dependen de la organización, solo pueden mantenerse bajo control, con el fin de explotar los factores positivos y limitar los factores que, en cambio, corren el riesgo de comprometer la consecución de los objetivos marcados (Castro & Montealegre, 2018).

El Análisis FODA se construye a través de una matriz dividida en cuatro campos en los que se encuentran: las fortalezas, las debilidades (Debilidades), las oportunidades (Oportunidades), las amenazas (Amenazas).

Tabla 1.

Análisis FODA

Fortalezas	Puntos de debilidad	Oportunidad	Amenazas
Factores internos del contexto a valorar	Límites a considerar	a Posibilidades que ofrece el contexto y que pueden ofrecer oportunidades de desarrollo.	Riesgos a evaluar y afrontar, porque podrían agravarse y hacer crítica una situación.

Nota: Análisis FODA. Tomado de: Artículo investigativo “Plan de promoción turística para la isla Jambelí del cantón Santa Rosa en tiempos de Covid19”, por Vera, 2020

En la parte superior se destacan los dos primeros cuadrantes, los aspectos "internos", "propios", materiales e intangibles, caracterizando positiva y negativamente un objeto específico de análisis (comunidad, territorio, sector, organización, etc.). En la parte inferior del espacio, las fuerzas, tendencias y factores - externos al objeto de análisis - que pueden ofrecer oportunidades de apoyo y desarrollo, oportunidades de hecho, y aquellas que podrían empeorar y hacer crítica la

situación existente o limitar las posibilidades futuras: riesgos, amenazas. El éxito del análisis depende de la capacidad de poder identificar en profundidad todos los factores que intervienen en el análisis y de la posibilidad de realizar una lectura cruzada eficaz (Chirivella, 2019).

A partir de los factores anteriormente citados y de la investigación del turismo en el cantón Piñas e desarrollo de un análisis FODA se puede aplicar con la intención de reconocer las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, lo cual ayudara a identificar con mayor facilidad la situación de la localidad, y, por ende, poder proponer alternativas propicias para el contexto encontrado, aprovechando las oportunidades detectadas.

1.2 Marco referencial

En el presente apartado se pretende plasmar investigaciones realizadas previamente, abaladas en el ámbito académico y que se relacionan con la temática planteada en el estudio, de esta manera se busca exponer los casos exitosos en donde se aplicó no solo una propuesta similar al del proyecto, sino también, la aplicación de la metodología desarrolladas en la investigación.

Referenciales de orden internacional

Para empezar Ortiz y Tello (2021) en su estudio denominado “Motivación y desempeño laboral de los trabajadores de la municipalidad del centro poblado “El Rosario de Polloc” distrito la encañada - Cajamarca 2019”, el mismo que busco determinar la relación que existe entre la motivación laboral y el desempeño laboral en la Municipalidad, para el alcance de su objetivo usaron una metodología n de nivel aplicada de diseño no experimental, descriptivo – explicativo correlaciona –

transversal, no experimental en base a un análisis; de los métodos empíricos y observación.

A través de un análisis FODA se concluyó que, en la Municipalidad del Centro Poblado del Rosario de Polloc en relación con el desempeño laboral de los colaboradores ha sido deficiente, fallas que radican en la ausencia de herramientas tecnológicas, de comunicación y de compañerismo, lo cual ha repercutido directamente en la afluencia de turistas en la localidad. Asimismo, se identificó que la motivación es uno de los factores por los cuales una empresa puede lograr que los colaboradores aseguren su permanencia.

Las afirmaciones expuestas en la investigación de Ortiz y Tello destacan como el análisis FODA facilita la identificación de problemáticas dentro de una empresa, o proyecto. Por ende, este método puede ser usado en la investigación con la intención de identificar las fortalezas del cantón Piñas y con base a ellas desarrollar una cicloruta que explote el atractivo turístico de la localidad.

Referenciales de orden nacional

En su artículo Cedeño y Benavides (2019) “Estudio de caso Diamante de la Competitividad de Porter y la ventaja competitiva del sector hotelero del Cantón Santa Elena - provincia de Santa Elena” el cual plantea el uso del Diamante de la competitividad de Porter para aportar información científica al sector productivo. Para su desarrollo se utilizó una metodología con enfoque cualitativo, alcance descriptivo, de método bibliográfico e inductivo.

Los resultados concluyeron que, la Provincia de Santa Elena es el destino preferido para los turistas nacionales, mientras que la visita de extranjeros es escasa en relación a la nacional. Como amenaza se distingue a la ola de negocio con servicio

de hospedaje con personal que brinda buena atención a los huéspedes por estar más capacitados.

De esta manera la aplicación de un análisis de Porter permitiría al presente estudio reconocer las amenazas externas de la localidad, facilitando la elaboración de un plan que explote el atractivo turístico del cantón Piñas mediante la elaboración de una cicloruta como nueva fuente de ingresos económicos, ya que esto atraería a los turistas nacionales e internacionales que disfrutan de la actividad física.

Se concluyó que el turismo está motivado a los aspectos culturales y ambientales, las cuales se consideran fortalezas de la localidad, dado que han elaborado proyectos dirigidos al rescate del cóndor andino y la preservación del páramo, al frenar su contaminación por los cultivos. Se reconoció como una necesidad a la falta de señalización turística en Zuleta, así como la falta de comunicación y organización entre las bordadoras de v y Pachakilla tours, por el individualismo por parte de los miembros. Es importante mejorar la imagen del destino a través del uso de redes sociales.

La pirámide de Maslow en el proyecto a desarrollar, es de utilidad para determinar las necesidades y demanda de los turistas que disfrutan del ciclismo, a su vez dicha matriz de necesidades identificada facilita la creación de una propuesta idónea para la cobertura de las necesidades de los turistas post-pandemia.

En relación con la viabilidad de la creación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, se expondrán estudios realizados previamente en relación con propuestas de cicloruta en diferentes contextos, entre los cuales se encuentran los siguientes autores:

Sevilla (2018) en su artículo “Creación de una cicloruta en la modalidad de xc (cross country) para generar un nuevo segmento de turismo deportivo, en la finca

experimental “la represa” Quevedo, Los Ríos, 2018”, el cual buscó elaborar una cicloruta en la finca experimental “La Represa” para generar un nuevo segmento de turismo deportivo. Para el alcance de dicho objetivo se empleó una metodología de tipo Bibliográfica, Exploratoria y De Campo, con el uso de métodos analítico – sintético, analítico – deductivo, de diseño aplicado. Para responder al objetivo se aplicaron encuestas a 378 personas del cantón Quevedo, de los cuales 232 son ciclistas del club “Chiveros”.

Los resultados concluyeron que, la ventaja que tiene la implementación de una ruta especializada en ciclismo de montaña es que las personas que deseen realizar ciclopaseos también tendrán acceso a la cicloruta con un precio a pagar por persona de \$3,00 valor arrojado por las encuestas realizadas.

Yagual (2019) en su estudio denominado “Cicloruta del Algarrobo para el desarrollo del turismo en la comuna Las Balsas del cantón Santa Elena”, el cual pretendía diseñar una ciclorruta que promueva el desarrollo del turismo en la comuna Las Balsas. Para responder al objetivo se utilizó una metodología de tipo descriptiva, del método deductivo, inductivo y empíricos. Por esta razón la muestra fue probabilística con muestras aleatorias simples, a una población compuesta por 277 habitantes de la comuna Las Balsas, mismo a los que se aplicaron encuestas.

Los resultados evidenciaron que, debido a sus atractivos turísticos naturales y cultural poco conocida, La Comuna Las Balsas posee gran potencial para desarrollar la actividad de la ciclorruta en la localidad y sus alrededores en beneficio de sus habitantes. A su vez, el diseño de la ciclorruta tuvo por atractivo principal la comunidad de Las Balsas llegando así a la creación del producto turístico como una nueva iniciativa para el deporte y ocio para la recreación de los futuros clientes.

Por su parte Andrade (2019) “Diseño de una ciclo - ruta para el desarrollo de la actividad turística: caso comunidades Andil, Choconcha y Agua Dulce”, el mismo que planteó por objetivo Diseñar una Ciclo – Ruta para el desarrollo de la actividad turística en las comunidades del cantón Jipijapa. La metodología usada se basó en un método hermenéutico, descriptivo y estadístico. Recolectando información por medio de técnicas como la encuesta y la observación. De una población de 510 habitantes de las localidades seleccionadas, el cálculo muestral determinó que la muestra se conformaría por 219 personas encuestadas.

El autor concluyó que en la ruta a diseñar carece de un sistema de señalización vial que facilite la orientación en el ciclo – ruta desde el centro de la ciudad hasta las comunidades de Andil, Choconcha y Agua Dulce del cantón Jipijapa. Al igual que las investigaciones anteriores, Andrade justifica el diseño de una ruta ciclo turística al existir recursos naturales en las tres localidades seleccionadas, cuyos paisajes atraerán turistas a las mismas

1.3 Marco conceptual

Para empezar, se menciona que los términos plasmados en el presente apartado se exponen con la intención de que el lector comprenda los términos empleados dentro de la investigación, y así facilitar el entendimiento y asimilación de las bases teóricas en las que se fundamenta el desarrollo del proyecto.

Atractivo turístico: una atracción turística, a menudo también conocida como atracción para visitantes, es un lugar de interés que es comúnmente visitado por turistas. Una atracción turística generalmente tendrá valor para el turista dependiendo de su área: bidireccional, cicloturismo o ciclovía.

Bidireccional: permite la circulación simultánea en dos sentidos. Las calles que tienen mano y contramano son bidireccionales

Cicloturismo: es un tipo particular de turismo activo que se caracteriza por la opción de viajar y moverse durante el viaje en bicicleta o con las combinaciones bicicleta - tren o bici - tranvía. Además, es una forma económica de viajar, especialmente indicada para aquellos que aman el contacto con la naturaleza y quieren unas vacaciones fuera de los cánones clásicos.

Ciclovía: es un programa comunitario en el que las calles se cierran temporalmente a los vehículos motorizados para permitir el acceso exclusivo de peatones, ciclistas, patinadores y otros para la recreación activa.

Demanda: es la cantidad de un bien o servicio que la gente desea adquirir. Casi todos los seres humanos del planeta demandan un bien o un servicio, oro, arroz, zumo de naranja, educación superior. No obstante, lo más interesante de la oferta y la demanda es cómo interactúan la una con la otra.

Oferta: es la cantidad de bien o servicio que el vendedor pone a la venta. Este bien o servicio pueden ser bicicletas, horas de clases de conducir, caramelos o cualquier otra cosa que se nos ocurra.

Rentabilidad: capacidad de una empresa para generar riqueza a través de su gestión en un período de tiempo determinado. El análisis de rentabilidad, se lleva a cabo mediante la reclasificación de la cuenta de resultados, lo que permite articular / dividir la gestión de la empresa.

Turismo: es un fenómeno relativamente reciente, que nació con el desarrollo del transporte y comunicaciones, el aumento del tiempo libre disponible y la mejora de las condiciones de vida de las familias. Hoy el turismo es un recurso económico importante para muchos países que cuentan con atractivos naturales o artístico-

culturales, pero al convertirse en un fenómeno de masas también constituye una amenaza para el medio ambiente y el patrimonio artístico.

Turistas: Es cualquier persona que viaja a países distintos a aquél en el que viaja de su residencia habitual, por un período determinado y cuya finalidad es diferente a la del trabajo.

1.4 Marco legal

La presente propuesta de desarrollo turística posee fundamentación legal en lo regido por la constitución de la República, las leyes, reglamentos, decretos, ordenanzas y resoluciones en el área turística. Con la intención de sustentar la viabilidad de la propuesta planteada se exponen las normativas que se relacionan directamente con la misma:

1.4.1 Constitución Política del Ecuador (2008)

Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado: 4. Preservar el crecimiento sustentable de la economía, y el desarrollo equilibrado y equitativo en beneficio colectivo.

Art. 24.- Las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre.

Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: 2. 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.

Art. 86.- El Estado protegerá el derecho de la población a vivir en un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice un desarrollo sustentable.

1.4.2 Plan nacional del buen vivir 2021 - 2017 -Toda una Vida (2017)

Objetivo 2 Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.

Política 2.3. Fomentar el turismo doméstico, receptivo y sostenible a partir de la promoción, consolidación y diversificación de los productos y destinos del Ecuador, tanto a nivel nacional como internacional.

1.4.3 Plan de Reactivación Turística 2020 (2020)

Objetivo: Generar una apertura ordenada y segura de actividades en el sector turístico en todo el territorio nacional, estableciendo medidas, protocolos de prevención que ayuden a un óptimo funcionamiento de la cadena de valor del sector turístico evitando riesgos de contagio del virus COVID 19 a trabajadores, empleados, clientes y ciudadanía en general, con una gestión de control eficiente que aseguren la práctica de tales medidas y protocolos como un estándar nacional. (p. 73)

1.4.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2014)

CAPITULO II

De los servicios conexos de transporte terrestre

Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de bus o 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.

En este sentido, los Gobiernos Autónomos Descentralizados 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.

CAPÍTULO I

De los usuarios de las vías

SECCIÓN 1

De los peatones

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 bus o 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, favoreciendo e impulsando el desarrollo de ciclopaseos.

CAPÍTULO III

De las vías

Art. 209.- Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras. Los municipios, consejos provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas con una anchura que no deberá ser inferior a los dos metros por cada vía unidireccional.

Las entidades municipales deberán hacer estudios para incorporar en el casco urbano vías nuevas de circulación y lugares destinados para estacionamiento de bicicletas para facilitar la masificación de este medio de transporte.

1.4.6 Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012)

TITULO IV

De la infraestructura vial

Art. 103.- Los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías.

Art. 105.- Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.

Art. 106.- Los GADs deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas y áreas de aseo para sus usuarios.

Art. 107.- Los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de ciclovías recreativas (ciclopaseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas.

1.4.7 Reglamento de Señalización – Ciclovías “RTE INEN 004 Señalización vial. Parte 6. Ciclovías (2013)

En donde las disposiciones generales establecen que las demarcaciones de pavimento, los dispositivos de control del tránsito y demás elementos deben ser instalados solamente cuando un estudio de ingeniería justifique la aplicación de los requisitos establecidos en el presente documento.

Y las disposiciones específicas establecen que:

- La señalización de ciclovías se complementará con los dispositivos verticales y horizontales empleados en la señalización de vías, establecidas en el reglamento RTE INEN 004 y sus partes 1, 2, 3, 4 y 5 respectivamente.
- El uso correcto de los diferentes elementos de señalización de ciclovías debe brindar a los usuarios una circulación segura, evitando la sobre instalación o superposición de señales que puedan causar distracción o confusión.
- Además, deben ser visibles y llamar la atención del usuario vial, transmitir un mensaje claro y prevenir al ciclista sobre las diferentes situaciones riesgosas que se puedan presentar.
- Se debe regular el uso de la ciclovía, informar al ciclista de las condiciones del entorno y guiarlo a través de la infraestructura ciclista, advertir a los conductores de vehículos motorizados y peatones sobre la presencia de ciclistas en las vías y sobre todo garantizar el respeto entre los distintos usuarios de las vías.

1.5.1 La señalización

Hay carteles y marcas viales que indican el carril bici. Las señales al inicio de la pista o carril bici (señales verticales) se dividen en tres señales redondas con un fondo azul al inicio, que indican el punto desde el que está vigente la obligación de uso, y tres al final de la pista, donde la obligación caduca. Las señales horizontales consisten en una línea de separación blanca destinada a indicar dos flujos distintos de ciclistas y peatones en el caso de una pista adyacente a la acera o una línea de separación blanca

y amarilla utilizada para carriles para bicicletas (solo separación visual) en el borde derecho de la calzada. Luego también están los pictogramas de bicicletas, para ser aplicado en la parte inferior de los carriles bici, con el fin de resaltar el carácter de viabilidad reservada

1.5.2 Caracteres de la actividad

Los senderos para bicicletas de montaña están incluidos bajo el nombre "New Cycling Practice" otorgado por la Agencia Francesa de Ingeniería de Turismo. En dos trabajos recientes de la organización: "la pratique du vélo en France" y "Des pistes pour le vélo", se han establecido diferentes prácticas ciclistas según los materiales utilizados, distinguiendo entre lo tradicional y lo nuevo. A su vez, en cada gran grupo, existen diferentes usos (Nikolay, 2018):

Enfoque tradicional:

- Ciclismo de ruta: retener a sus seguidores (aficionados o profesionales) y una gran audiencia.
- Ejercicios de ciclismo: la clasificación puede movilizar a cientos o miles de participantes.
- Tour en bicicleta: excursión de un día o tour de un día.

Nuevo enfoque:

- Bicicleta recreativa: Ahora es la más utilizada (una versión en bicicleta para una caminata dominical o vacaciones familiares, por ejemplo, se puede encontrar un espacio).
- Cicloturismo urbano: especialmente el desarrollo urbano pionero en cuanto al desarrollo de infraestructuras de circulación y normativas beneficiosas para los usuarios de bicicletas.
- Bicicleta de montaña: "Aparece como una bicicleta ordinaria, adaptada a varios terrenos, diferente al tradicional turismo por carretera o en bicicleta".

Es así, como el cicloturismo, al ser práctica y brindar diferentes entornos naturales, y buscando descubrirlos (la bicicleta en sí está diseñada para recorrer diferentes caminos: bosques, caminos de montaña, etc.) ha incrementado su práctica. De esta manera, es posible realizar un seguimiento del viaje en varios espacios diferentes.

1.5.3 Tipologías de recorridos

Para empezar, es importante mencionar que existen varios tipos diferentes de recorridos en bicicleta. Sin embargo, las principales ramas de la actividad se pueden dividir en tres grandes categorías: cicloturismo guiado, cicloturismo autoguiado y cicloturismo autónomo (Gutiérrez, Saavedra, Gómez, & Velasco, 2017).

- a) El Tour Guiado en Bicicleta: es un tipo de recorrido en bicicleta que se paga para que un guía o una empresa de recorridos en bicicleta con experiencia lo acompañe a lo largo de un camino prediseñado, y se llevan sus pertenencias (como su comida, ropa, artículos de tocador, etc.) en un vehículo que se encuentra con usted en varios puntos de control a lo largo de su ruta. Los recorridos guiados en bicicleta varían en tamaño de 2 a más de 20 personas, y los participantes del recorrido a menudo provienen de varios países diferentes de todo el mundo. Las visitas guiadas también se pueden dividir en dos subcategorías:
 - Visita guiada en grupo normalmente se monta en bicicleta en un grupo de 8 a 20 personas. Por lo general, viaja con ciclistas de varios países diferentes, lo que lo convierte en nuevos conocidos y amistades internacionales.
 - Tour privado guiado: viaja solo con su propia fiesta privada; el tour es solo para usted. Y te acompaña un guía. Esto permite una mayor flexibilidad con el horario y la ruta establecidos y tiene el beneficio adicional de una guía para mostrarle el camino.
- b) El tour en bicicleta autoguiado: es similar a un recorrido guiado en bicicleta en el sentido de que la ruta, el alojamiento y las comidas han sido atendidos por usted por una empresa establecida de cicloturismo. La diferencia, sin embargo, es que en una visita autoguiada no se le unirá un guía experimentado en bicicleta. En su lugar, debe navegar por un recorrido prediseñado por su cuenta, mientras lleva consigo las pertenencias que pueda tener con usted en su bicicleta (aunque algunos recorridos en bicicleta autoguiados transportarán su equipaje todos los días de un hotel a otro). Si bien una visita guiada en bicicleta se realiza normalmente con un grupo grande de personas, las rutas en bicicleta autoguiadas se pueden realizar solo o con un grupo de casi cualquier tamaño.

- c) El tour en bicicleta autosuficiente: que requiere que el turista viaje solo (sin guía) y lleve toda la ropa, herramientas y equipo que necesita para sobrevivir durante días, semanas o meses. Este tipo de viaje en bicicleta también se conoce comúnmente como "recorrido en bicicleta tradicional" o "recorrido en bicicleta completamente cargado".

1.5.4 ¿Qué es el Plan Nacional de Ciclovías?

Se trata de una estrategia para promover el uso de la bicicleta a través del desarrollo de políticas que favorezcan la movilidad de este vehículo, y para promover el uso de la bicicleta mediante la inclusión de infraestructura para bicicletas (carriles bici), programas educativos y actividades publicitarias, para que este Se puede concebir un vehículo. Opciones de transporte seguro y diario en el país.

La motivación para incluir esta infraestructura es el Compromiso Presidencial No. 12461, que tiene como objetivo hacer de la bicicleta una opción segura y práctica para que los ecuatorianos viajen. De esta forma, es importante que el público comprenda los beneficios de su uso y la importancia de respetar este modo de transporte.

1.5.5 Ventajas del uso de la bicicleta

Es importante empezar mencionando que por las múltiples ventajas de la bicicleta: es un medio de transporte completamente ecológico, no contamina en absoluto, y es sumamente práctica y rápida. Díaz (Díaz, 2017) afirma que, las personas que viven en la ciudad creen que viajan más rápido en coche cuando se dirigen al trabajo: pero varios estudios han demostrado que, en los tramos más cortos de 5 km, se mueve más fácilmente con la bicicleta que con el coche, si está en la ciudad. Esta realidad no es difícil de asumir, dado que en la ciudad hay semáforos, cruces, prioridades, entre otros; sin dejar de lado la problemática de encontrar estacionamiento en lugares concurridos. Todos estos problemas pueden evitarse de forma segura si utiliza la bicicleta (Alcaldía de Cuenca, 2018).

Entre las principales las ventajas del uso de la bicicleta se encuentran:

- La bicicleta es ágil, rápida y se puede aparcar en casi cualquier lugar.
- pedalear es una actividad física intensa que es buena para el cuerpo, tonifica piernas y glúteos, permite consumir muchas calorías y fortalece el corazón.
- El ciclismo es bueno para el cuerpo y la mente

- Es un medio de transporte económico
- Un ciclista que se aleja 1,5 metros de un automóvil (distancia garantizada en un carril bici) respira un 30% menos de partículas que un ciclista que viaja en medio de un automóvil.
- Un carril bici separado por setos reduce la presencia de los principales contaminantes en un 6%.
- Un carril bici equipado con un revestimiento fotocatalítico reduciría los principales contaminantes urbanos en aproximadamente un 60%.

1.5.6 Tipos de ciclovías

En el ámbito de la red ciclista, existen diferentes tipos de desarrollo. Cuando el Ayuntamiento decide desarrollar una parte del territorio para facilitar el ciclismo, tiene en cuenta diversos factores como la seguridad, el espacio disponible, la presencia de plazas de aparcamiento, etc. para elegir el tipo de carril bici más adecuado (Layedra, 2020)

Carril de bicicletas: El carril de bicicletas siempre está físicamente separado del tráfico de automóviles, ya sea en un carril designado o dentro de un derecho de paso de la carretera. Puede ser bidireccional o unidireccional. El carril de bicicletas está físicamente separado del tráfico de automóviles, ya sea en un carril designado o dentro de un derecho de paso de la carretera. Puede ser bidireccional o unidireccional.

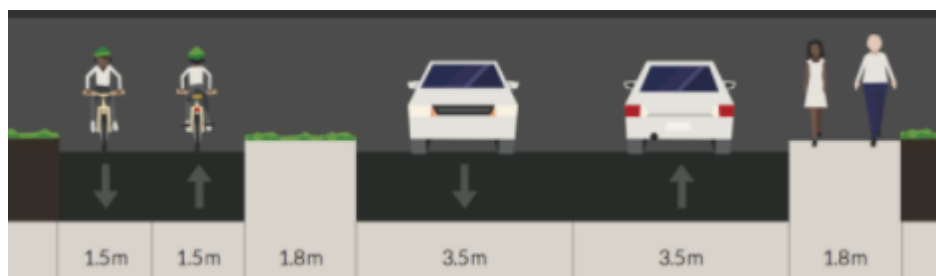


Figura 2. Carril de bicicletas bilaterales. Tomado de: Tipos de carriles de bicicletas, por el blog Velurbanisme.com, 2017

Hombro revestido: El arcén pavimentado y el carril bici son carriles bici adyacentes a los carriles de circulación de vehículos y delimitados por marcas en el suelo. Permiten proporcionar enlaces directos en arterias que no se prestan a compartir simplemente la calzada. Las características físicas de estos carriles (desnivel, curva, distancia de visibilidad, etc.) son las mismas que las de la vía adyacente a ellos.

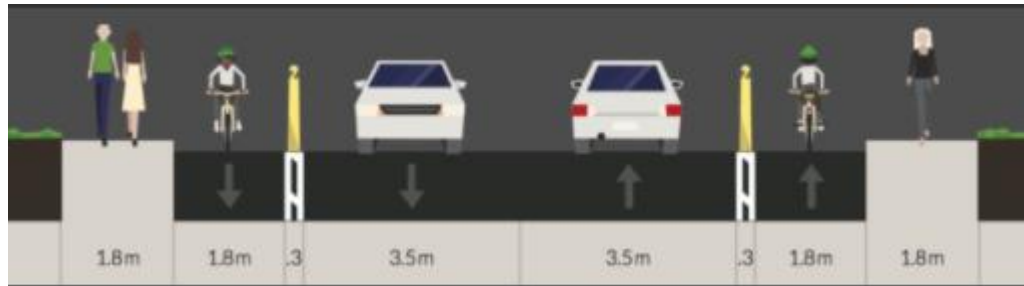


Figura 3. Hombre revestido. Tomado de: Tipos de carriles de bicicletas, por el blog Velurbanisme.com, 2017

Calzada designada: Es una vía reconocida oficialmente como carril de bicicleta por su carácter de seguridad y donde ciclistas y automovilistas comparten la misma calzada. Es una parte integral de una red ciclista. Una calzada designada no tiene un diseño particular, ni un borde pintado, un delineador (baliza) u otro separador físico. Su señalización se reduce a las marcas viales y letreros que recuerdan a los automovilistas la posible presencia de ciclistas en la calzada.

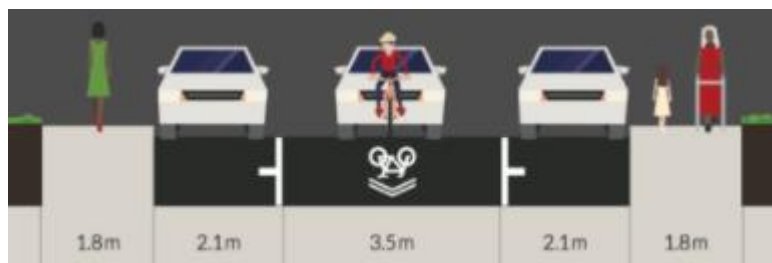


Figura 4 Calzada designada. Tomado de: Tipos de carriles de bicicletas, por el blog Velurbanisme.com, 2017

Según Loaiza (2018) existen 4 tipos de ciclovías en nuestras carreteras:

- Arcenes pavimentados (en carreteras nacionales),
- Carriles bici reservados para uso exclusivo de ciclistas,
- Carriles bici propios,
- Carreteras compartidas o designadas compartidas por ciclistas y vehículos motorizados. Estos se pueden reconocer por el pictograma que representa una bicicleta pintada en la calzada o por la señal de tráfico amarilla en forma de diamante que representa un automóvil y una bicicleta.

1.5.7 Actividad turística

El turismo es vital para el éxito de muchas economías de todo el mundo. Hay varios beneficios del turismo en los destinos de acogida. El turismo aumenta los ingresos de la economía, crea miles de puestos de trabajo, desarrolla las infraestructuras de un país y siembra un sentido de intercambio cultural entre extranjeros y ciudadanos (Cantos, 2021).

El número de puestos de trabajo creados por el turismo en muchas áreas diferentes es significativo. Estos trabajos no solo forman parte del sector turístico, sino que también pueden incluir el sector agrícola, el sector de las comunicaciones, el sector de la salud y el sector educativo. Muchos turistas viajan para experimentar la cultura, las diferentes tradiciones y la gastronomía del destino de acogida. Esto es muy rentable para los restaurantes, centros comerciales y tiendas locales.

Los gobiernos que dependen del turismo para un gran porcentaje de sus ingresos invierten mucho en la infraestructura del país. Quieren que cada vez más turistas visiten su país, lo que significa que son necesarias instalaciones seguras y avanzadas. Esto conduce a nuevas carreteras y autopistas, parques desarrollados, mejores espacios públicos, nuevos aeropuertos y posiblemente mejores escuelas y hospitales (Chávez, Redroban, Aguirre, Torres, 2018). Las infraestructuras seguras e innovadoras permiten un flujo fluido de bienes y servicios. Además, la población local experimenta una oportunidad de crecimiento económico y educativo.

El turismo crea un intercambio cultural entre turistas y ciudadanos locales. Las exposiciones, conferencias y eventos suelen atraer a extranjeros. Las autoridades organizadoras generalmente obtienen ganancias de las tarifas de registro, la venta de obsequios, los espacios de exhibición y la venta de derechos de autor de los medios. Además, los turistas extranjeros aportan diversidad y enriquecimiento cultural al país anfitrión (Loor, Alemán, & Pérez, 2018).

El turismo es una gran oportunidad para que los extranjeros aprendan sobre una nueva cultura, pero también crea muchas oportunidades para los ciudadanos locales. Permite a los jóvenes emprendedores establecer nuevos productos y servicios que no serían sostenibles solo para la población local de residentes. Además, los residentes experimentan los beneficios que conlleva el turismo en su propio país.

1.5.7.1 Elementos básicos de la actividad turística

No importa desde qué ángulo se observa los fenómenos turísticos, es obvio que la esencia de las actividades turísticas es un resultado complejo de las interrelaciones entre diferentes elementos que están evolucionando dinámicamente. En concreto, se pueden distinguir cuatro elementos básicos de intervención en el sistema turístico (SERNATUR, 2016):

- a) Demanda: formada por un conjunto de consumidores potenciales o reales de bienes y servicios turísticos.
- b) Espacio geográfico: la base material (apoyo) para el atraque de la oferta y la demanda turística. Además de servir como soporte, el espacio geográfico también se puede utilizar como factor de ubicación, recursos (agregando cotizaciones) y atractivos turísticos.
- c) La oferta: Consiste en una serie de productos, servicios y organizaciones que participan activamente en la experiencia de viaje.
- d) Los operadores del mercado: son las empresas e instituciones cuya función principal es facilitar la conexión entre la oferta y la demanda. Son elegibles las agencias de viajes y las instituciones públicas y privadas que en su trabajo sean arquitectos para la gestión y / o promoción del turismo.

Capítulo II

Diseño metodológico de la investigación

2.1 Diseño de investigación

El presente estudio es de enfoque de tipo mixto de corte transversal, no experimental. El diseño y ejecución de este estudio se basó en la investigación documental y de campo. Asimismo, poseerá un enfoque descriptivo, lo que permitirá conocer el fenómeno estudiado, mismos que son caracterizados tal y como se presentan en la naturaleza, sin intervención, ni modificación del mismo: siendo solo cuantificados, lo que permite una clara identificación de la problemática inmersa en el estudio.

Enfoque mixto

Este estudio tiene enfoque mixto ya que permite medir las dimensiones a través de herramientas de origen cuantitativo y cualitativo, a partir de la ejecución de la entrevista y la ficha de observación, siendo ambas las que admitirán el desarrollo de los objetivos planteados al inicio del estudio.

La investigación documental o revisión científica, se estableció con el fin de exponer otros trabajos que sustenten mediante teorías el diseño de una cicloruta con enfoque turístico para ello se consultó repositorios universitarios, revistas científicas, libros, entre otros. En este sentido, la recopilación bibliográfica ayudará a establecer los lineamientos para el desarrollo de la propuesta.

En el trabajo de campo se utilizaron herramientas de investigación elementales que fueron aplicadas en el cantón Piñas provincia de El Oro, para obtener la información y poder cumplir con los objetivos de esta tesis. Estas fueron:

- Las encuestas serán realizadas a los habitantes del cantón Piñas provincia de El Oro
- La observación se realizará a los atractivos turísticos de la zona

Investigación descriptiva

La presente investigación es de alcance descriptivo, debido a que se ha realizado un análisis sobre la problemática ya planteada la cual está enfocada en el diseño de una ciclorutas a los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro.

De esta manera, la investigación realizada es de tipo descriptiva que según, los postulados expuestos por Hernández Sampieri (2013) tiene como objetivo la descripción precisa del evento de estudio, siendo su propósito al exponer el evento estudiado, realizando una considerable detalle de sus características, según el fenómeno y el propósito del investigador, se pueden obtener dos niveles en los resultados: un nivel más básico, en el que se clasifica la información funcional de características comunes para obtener una descripción más detallada y un nivel más complejo.

2.2 Procedimientos de recolección de datos

Para la recolección de información, se ejecutó el trabajo de campo, el cual residió en la aplicación de herramientas que consintieron en analizar la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, así como sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos de la zona.

Para Hernández Sampieri (2013) señalan que la investigación de campo “consiste en la recolección de datos directo de la realidad, sin manipular o controlar las variables. Estudia los fenómenos sociales en su ambiente natural. Señala que el investigador no manipula variables debido a que se pierde el entorno de naturalidad en el cual se manifiesta”.

Como herramienta se usó la encuesta, misma que es factible en su utilización ya que permite reducir recursos y tiempo en el proceso de estudio, además la importancia de su práctica se orienta al alcance de información numérica permitiendo que este proceso sea veraz. Para García, Ibáñez y Alvira (2012) la encuesta es una técnica que utiliza un conjunto de procedimientos estandarizados de investigación mediante los cuales se recoge y analiza una serie de datos de una muestra de casos representativa de una población o universo más amplio, del que se pretende explorar, describir, predecir y/o explicar una serie de características.

Conjuntamente, se manejó la ficha de observación, para ello se estimó la Guía para el levantamiento de atractivos turísticos del Ecuador 2017 efectuada por el Ministerio de Turismo (2017), siendo esta la que permitió sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos del cantón Piñas de la provincia de El Oro, de este modo se conoció como se encuentran los recursos de índole natural y cultural.

2.3 Población

La población que se utilizará en este trabajo planteado serán los habitantes del cantón Piñas provincia de El Oro. En este sentido según las proyecciones del sistema nacional de planificación (SNI) para este año se estima que la población del cantón Piñas es de 30.478 habitantes, sin embargo, se tomó una población de estudio de 16.644 que corresponde a un rango de edad entre 15 a 60 años.

2.4 Técnicas de muestreo

El muestreo que se uso fue el de probabilístico es una técnica de muestreo probabilístico y aleatorio simple que es utilizado para crear muestras que se entienden con facilidad, los resultados por lo que se está calculando la muestra.

2.5 Cálculo de muestra

El cálculo de la población de muestra es finito, por lo que;

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

El nivel de confianza indica la probabilidad de que los resultados de la investigación sean ciertos.

Donde:

N = Población = 16 644

P = Probabilidad de éxito = 0,5

Q = Probabilidad de fracaso = 0,5

P*Q= Varianza de la Población= 0,25

E = Margen de error = 5,00%

NC (1- α) = Confiabilidad = 95%

Z = Nivel de Confianza = 1,96

$$\frac{1,96^2 * 16\ 664 * 0,5 * 0,5}{0,05^2 * (16\ 664 - 1) + (1,96^2 * 0,5 * 0,5)}$$

$$\frac{3,84 * 16\ 664 * 0,5 * 0,5}{41\ 657 + 0,96}$$

$$= \frac{16\ 026}{41.657,96}$$

$$= 377$$

La técnica para obtener información en el presente trabajo será:

Encuesta: Esta técnica predestinada va a ayudar a adquirir datos de diferentes personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. A través de un cuestionario para lograr respuestas específicas, la misma que se aplicará a ciudadanos del cantón Piñas, turistas ciclistas y pobladores (Apéndice B).

Entrevista: Esta técnica permitirá obtener datos obtenidos de un diálogo entre dos personas: El entrevistador "investigador" y el entrevistado; se realiza con el fin de obtener información de parte de este, aplicada a los empleados y jefe de la unidad de movilidad del cantón Piñas. (Apéndice C)

Observación: Con la información que proporcione esta técnica basada en observar de forma rápida, viable los sucesos serios sobre la aceptación de los ciudadanos en la implementación de la cicloruta en el cantón.

2.6 Resultados de las encuestas

La encuesta se la realiza a los usuarios del cantón Piñas, con edades entre 15 a 60 años, y está compuesta por 12 preguntas opcionales entre generales y específicas con el objetivo de conocer el criterio de los usuarios sobre la propuesta de una ciclorruta para aumentar la comercialización y turismo en el cantón Piñas.

Preguntas generales

1. Género

Tabla 2. *Género*

N°	Detalle	lxl	%
PG3	Femenino	195	52%
	Masculino	182	48%
	Total	377	100%

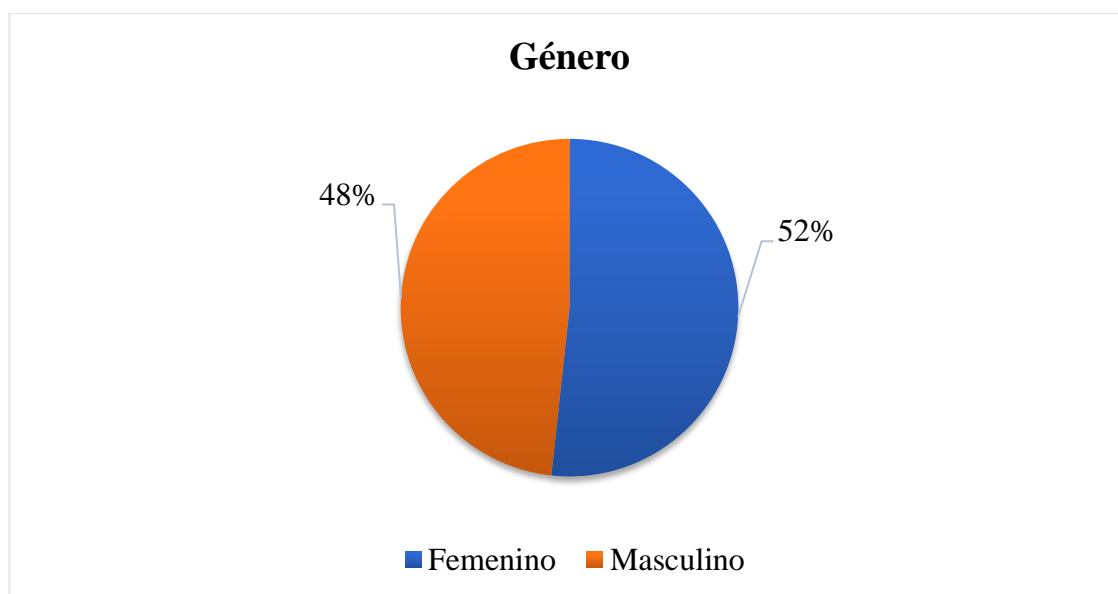


Figura 5. Género

Para el presente estudio se pudo identificar que el cantón cuenta con un grupo de personas dispuestas a ser parte de la investigación, en el cual participó el 52% mujeres y el 48% hombres, ambos géneros demuestran cierto interés sobre el tema propuesto favor del incremento del turismo y comercialización en el cantón Las Piñas.

2. Edad

Tabla 3. *Edad*

N°	Detalle	lxl	%
PG4	15 a 17 años		6%
	18 a 25 años		61%
	25 a 35 años		17%
	35 a 45 años		7%
	45 a 60 años		9%
	Total	377	100%

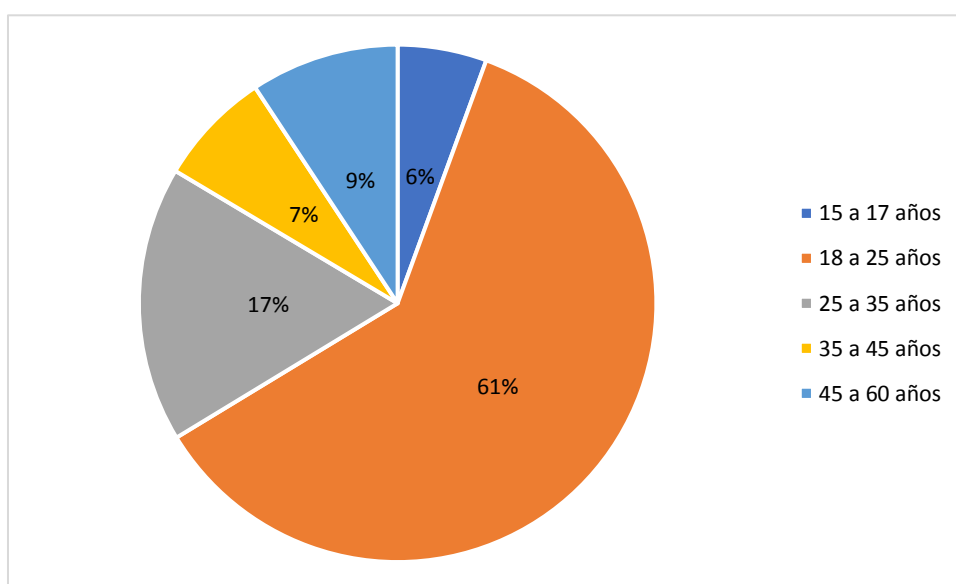


Figura 6. Edad de los encuestados

De acuerdo con los resultados obtenidos en las encuestas realizadas el 61% corresponde a un rango de edad 18-25 años.

Preguntas específicas

2. ¿Cuál de las siguientes actividades realiza en su tiempo libre?

Tabla 4. *Actividades en tiempo libre*

N°	Detalle	lxl	%
PE4	Hacer deporte	125	33%
	Navegar en redes sociales	103	27%
	Videojuegos	58	15%
	Dormir	55	15%
	Otros	36	10%
	Total	377	100%

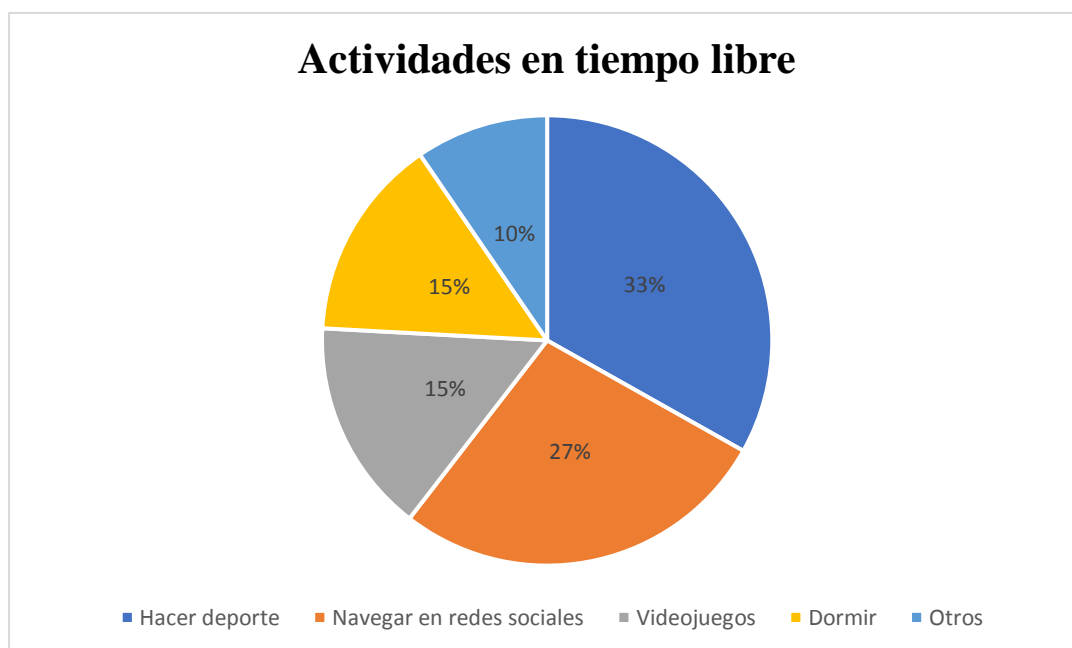


Figura 7. *Actividades en tiempo libre*

Como parte de las actividades en los tiempos libres, los ciudadanos indican con el 33% que se dedican a hacer deportes y el 27% prefiere navegar en redes sociales, siendo estas dos las actividades más destacadas; mientras que, otros deciden los videojuegos con el 15%, y un mismo porcentaje en dormir, por último, el 10% indican hacer otras actividades en su tiempo libre.

3. ¿Qué tipo de deportes práctica?

Tabla 5. Prácticas de deporte

N°	Detalle	lxl	%
PE5	Natación	12	3%
	Ciclismo	31	39%
	Indor	85	23%
	Fútbol	103	27%
	Ninguno	146	8%
	Total	377	100%

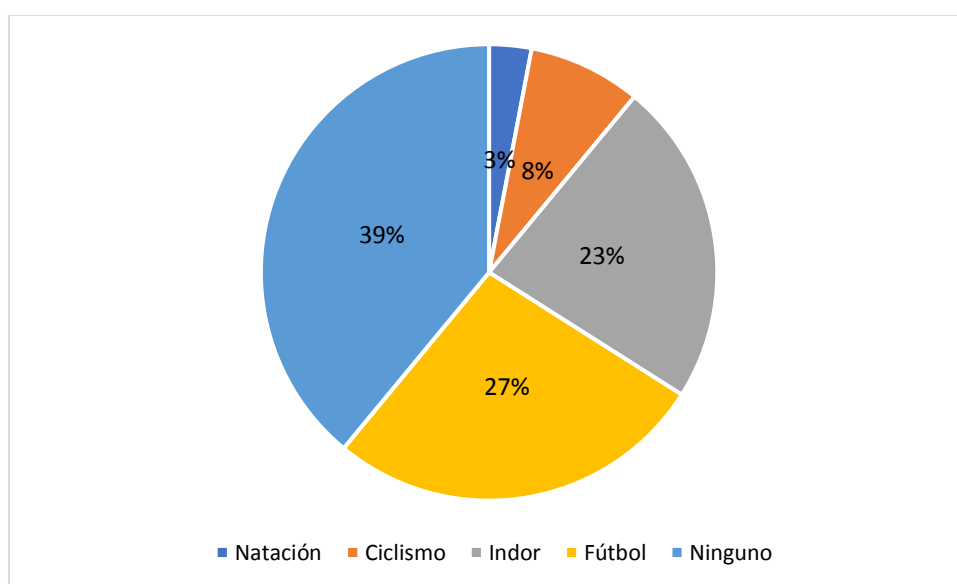


Figura 8. Practicas de deportes

En cuanto a la práctica de deportes, los encuestados indican que tres de ellos son los más practicados, estos son el ciclismo con el 39%, seguido del fútbol con el 27%, indor con el 23%. Mientras la mayoría no realiza ningún tipo de actividad de 39% y la natación con un 3%.

4. ¿En su hogar poseen vehículo propio?

Tabla 6. Disponibilidad de vehículo

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	272	72%
PE6	No	105	28%
Total		377	100%

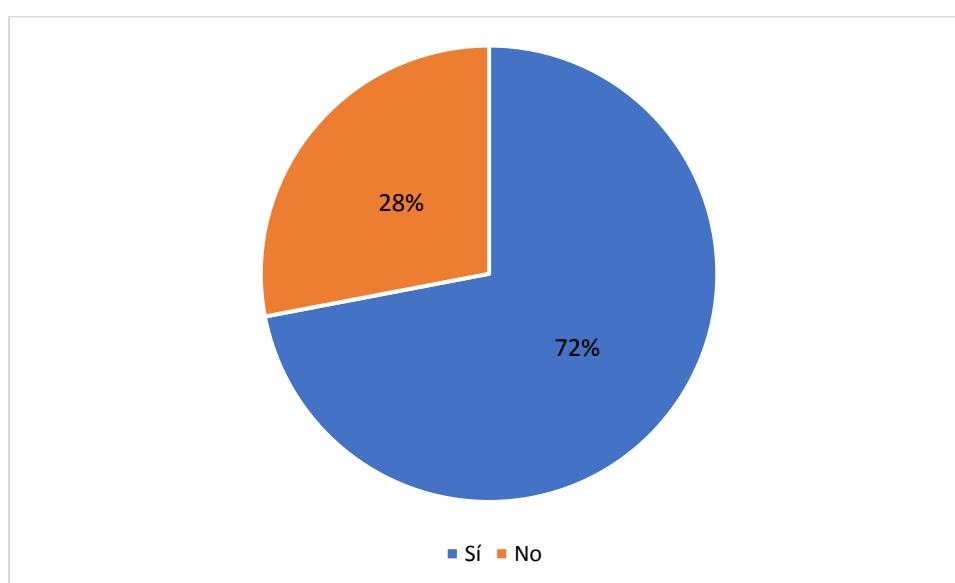


Figura 9. Disponibilidad de vehículo

Para llevar a cabo la propuesta de diseñar una cicloruta, es importante contar con un grupo de personas que necesiten una vía rápida para transportarse sin acudir a grandes costos como lo exige la compra de un vehículo, en este caso, se investigó la disponibilidad de al menos un vehículo propio por cada usuario o familia, en este caso, respondieron con un 28% que, si disponían de al menos un vehículo, y el otro 72% no dispone de ello.

5. ¿En su hogar poseen bicicletas?

Tabla 7. Disponibilidad de bicicletas

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	202	54%
PE7	No	175	46%
	Total	377	100%



Figura 10. Disponibilidad de bicicletas

A diferencia de la pregunta anterior, esta vez se identifica la disponibilidad de bicicletas que tienen los usuarios para poder movilizarse, en el cual, solo el 54% mencionaron tener al menos una bicicleta y el otro 46% no lo tienen. En este caso, es importante considerar a quienes no disponen de un medio de transporte como una bicicleta y están interesados en la propuesta, ya que, la no disponibilidad de este medio no significa que los usuarios no estén interesados en utilizar la ciclorruta, al contrario, requieren de este servicio como parte de la propuesta de valor.

6. En lo que corresponde a la conceptualización de una ciclorruta se conoce que es el nombre dado a la infraestructura que sirve para la circulación de bicicletas en cuyo recorrido se pueden visitar diferentes atractivos turísticos: ¿estaría dispuesto a asistir a la ciclorruta en el cantón Piñas?

Tabla 8. Disponibilidad de asistir a la ciclorruta

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	241	64%
PE8	No	136	36%
	Total	377	100%

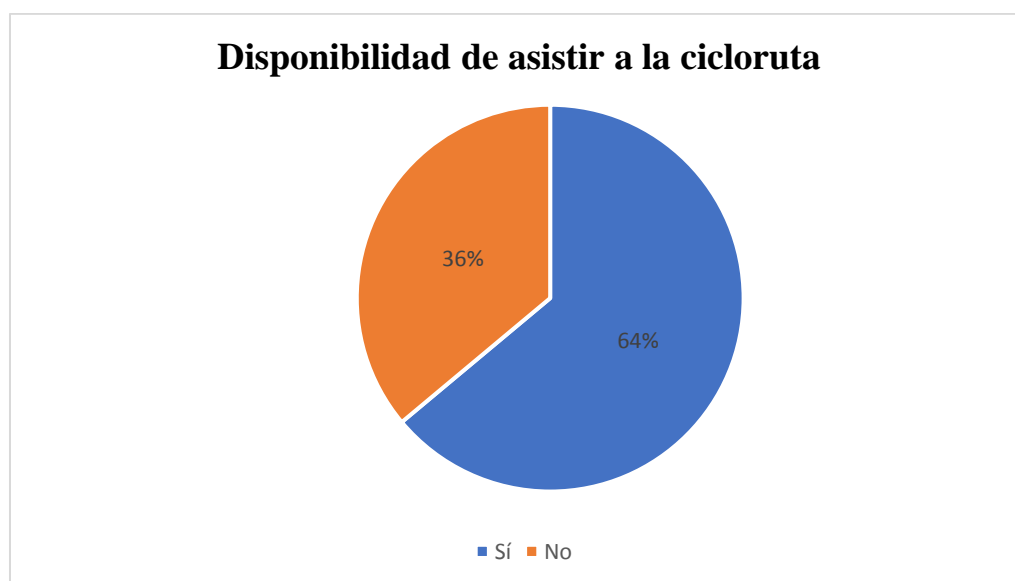


Figura 11. Disponibilidad de asistir a la ciclorruta

Una vez conceptualizado la propuesta de ciclorruta a los encuestados, ellos indicaron absolutamente que, si estarían dispuestos en utilizarlo, por lo que su afirmación llego al 64%. La acogida que tienen los usuarios hacia esta propuesta es completamente positiva y es importante aprovecharla para poder mejorar el atractivo turístico e incrementar la comercialización en el cantón Piñas.

7. ¿Considera como un impacto positivo que la cicloruta conecte los atractivos turísticos del cantón Piñas?

Tabla 9. *Impacto positivo de la cicloruta como atractivo turístico.*

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	289	77%
PE9	No	88	23%
Total		377	100%

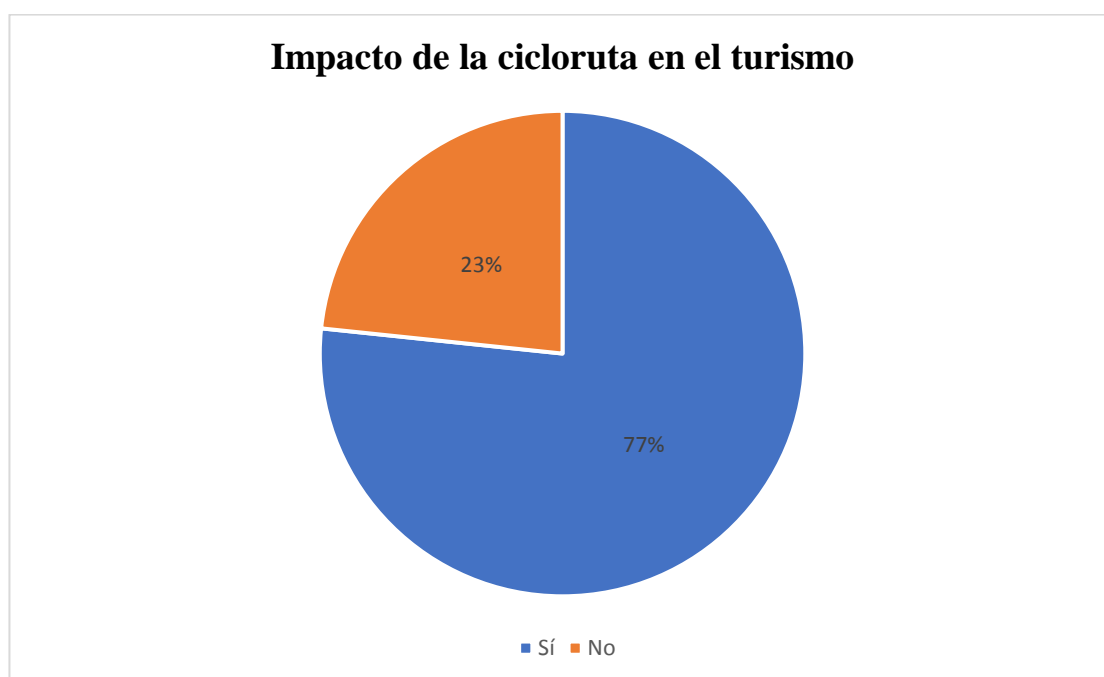


Figura 12. Impacto positivo de la cicloruta como atractivo turístico

El impacto que causa la propuesta de diseñar una vía especialmente para la movilización de bicicletas en el cantón ha causado ciertas emociones en la mayoría de los usuarios, por tal razón, el 77% de usuarios piensan que la apertura de esta vía provocaría un impacto positivo que permitiría incrementar el atractivo turístico, mientras que el otro 23% tiende a pensar que esto traería ciertos inconvenientes.

8. Si se implementa la ciclorruta ecoturística, ¿Qué atractivos turísticos naturales le gustaría visitar a usted?

Tabla 10. Preferencia de atractivos turísticos naturales para visitar

N°	Detalle	lxl	%
PE10	Reserva Ecológica Buenaventura	75	20%
	Chorro Viringo	65	17%
	Laguna Azul	88	23%
	Cerro Pata Grande	70	19%
	Mirador Virgen de la Merced	79	21%
	Total	377	100%

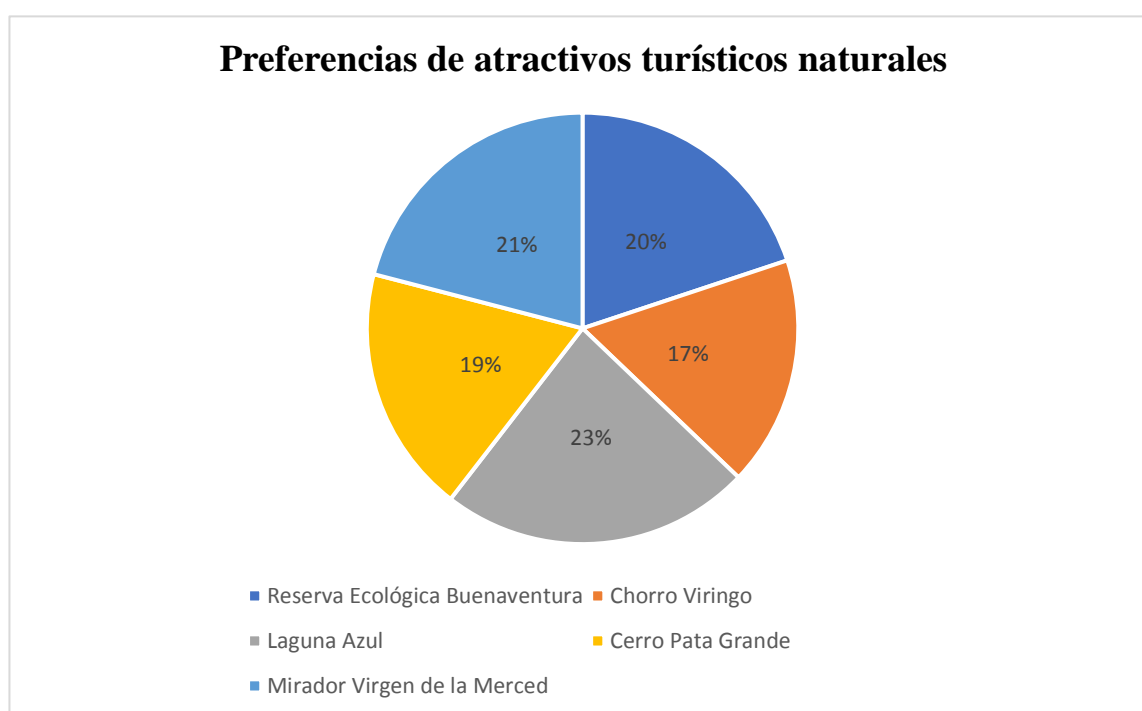


Figura 13. Preferencia de atractivos turísticos para visitar

Con la implementación de la ciclorruta es importante también que se consideren los sitios turísticos que se podrán visualizar durante el trayecto, para esto se estiman 5 sitios turísticos, de los cuales, fueron seleccionados con el 23% Laguna Azul, el 21% prefiere visitar Mirador Virgen de la Merced, otro 20% se decide por la Reserva Ecológica Buenaventura, el 19% prefiere Cerro Pata Grande y solo el 17% opta por Chorro Viringo.

9. ¿Qué atractivos turísticos culturales le gustaría visitar a usted?

Tabla 11. *Preferencia de Atractivos Turísticos Culturales para Visitar*

N°	Detalle	lxl	%
	Museos	110	29%
	Vestigios de Cortejo	100	27%
PE11	Las Cavernas de la Chuva	125	33%
	Otros	42	11%
	Total	377	100%

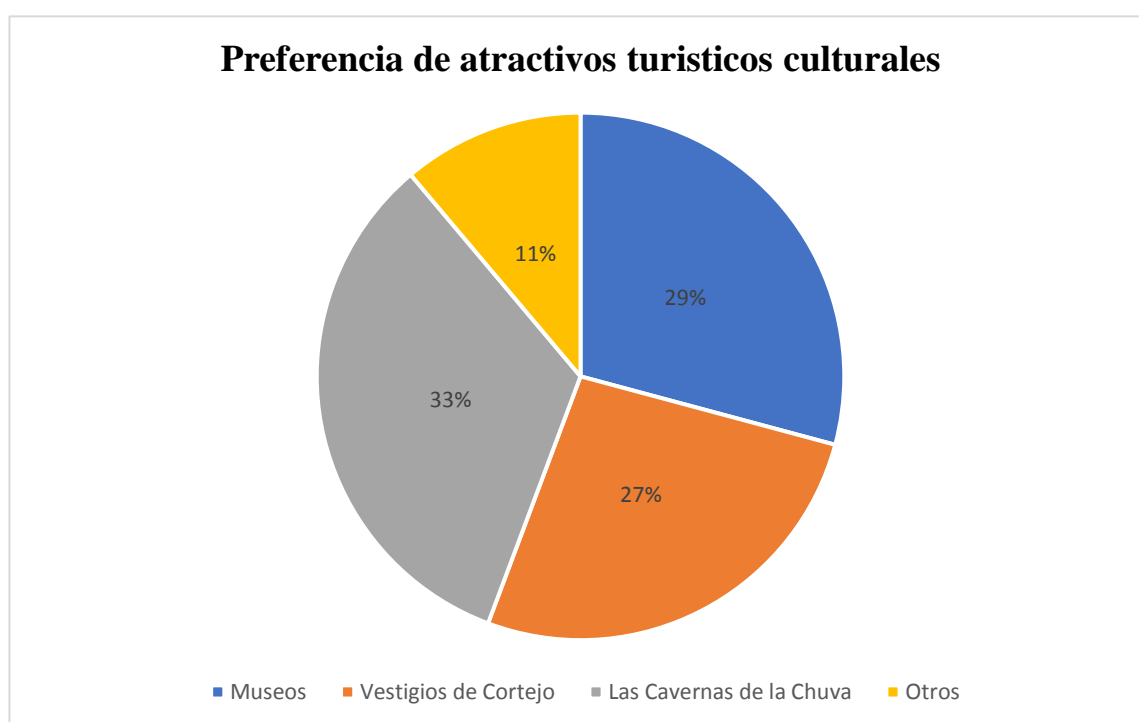


Figura 14. *Preferencia de atractivos turísticos culturales para visitar*

Por otra parte, también se pretende añadir a la propuesta la visita de atractivos turísticos culturales, de los cuales, los usuarios indican con el 33% la preferencia de visitas a las cavernas de la chuva, el 29% prefieren visitar museos, el 27% se inclinan más por los vestigios de cortejo, por último, el 11% prefiere visitar otros sitios turísticos culturales.

10. ¿Qué facilidades le gustaría encontrar en el trayecto de la cicloruta por los atractivos?

Tabla 12. *Facilidades durante el recorrido*

N°	Detalle	lxl	%
PE12	Letreros informativos	115	30%
	Talleres de bicicletas	48	13%
	Tiendas de recuerdos	25	7%
	Restaurantes	46	12%
	Baños limpios y adecuados	115	31%
	Otros	28	7%
	Total	377	100%

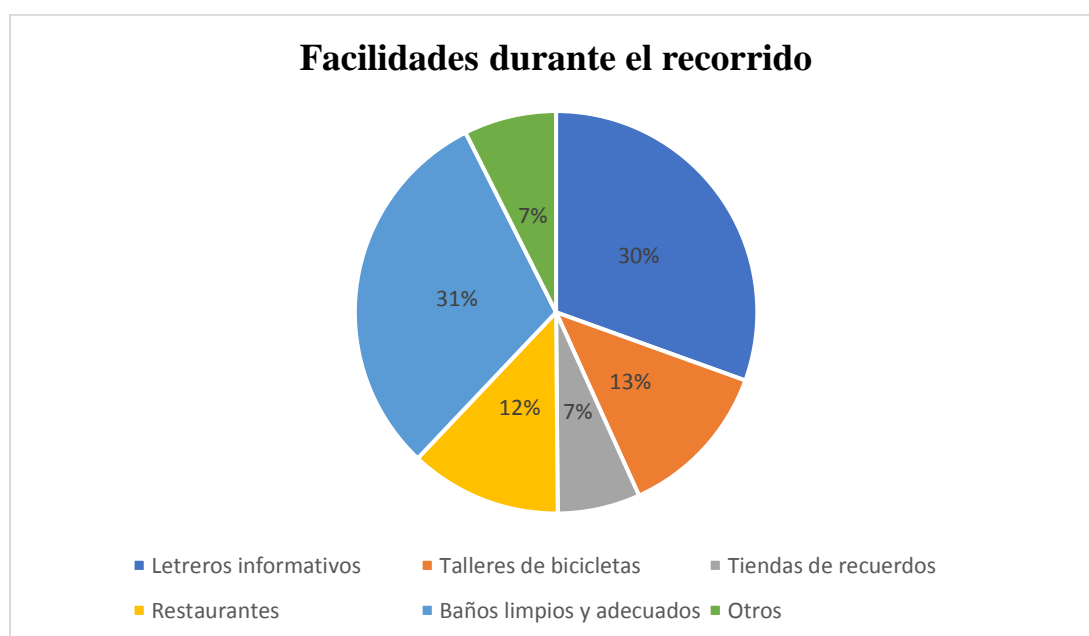


Figura 15. Facilidades durante el recorrido

Del mismo modo, la disponibilidad de otros servicios básicos se hizo presente en las preferencias de los usuarios, de esto destacó la disponibilidad de baños limpios y adecuados correctamente con el 31%, seguido letreros informativos con el 30%, luego los talleres de bicicletas con el 13%, después restaurantes con el 12% y finalmente tiendas de recuerdos y otros con el 7%.

11. ¿Considera usted que la cicloruta generaría nuevas fuentes de empleo y desarrollo económico?

Tabla 13. *Criterio sobre la Generación de Empleo y Desarrollo Económico*

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	350	93%
PE13	No	27	7%
Total		377	100%

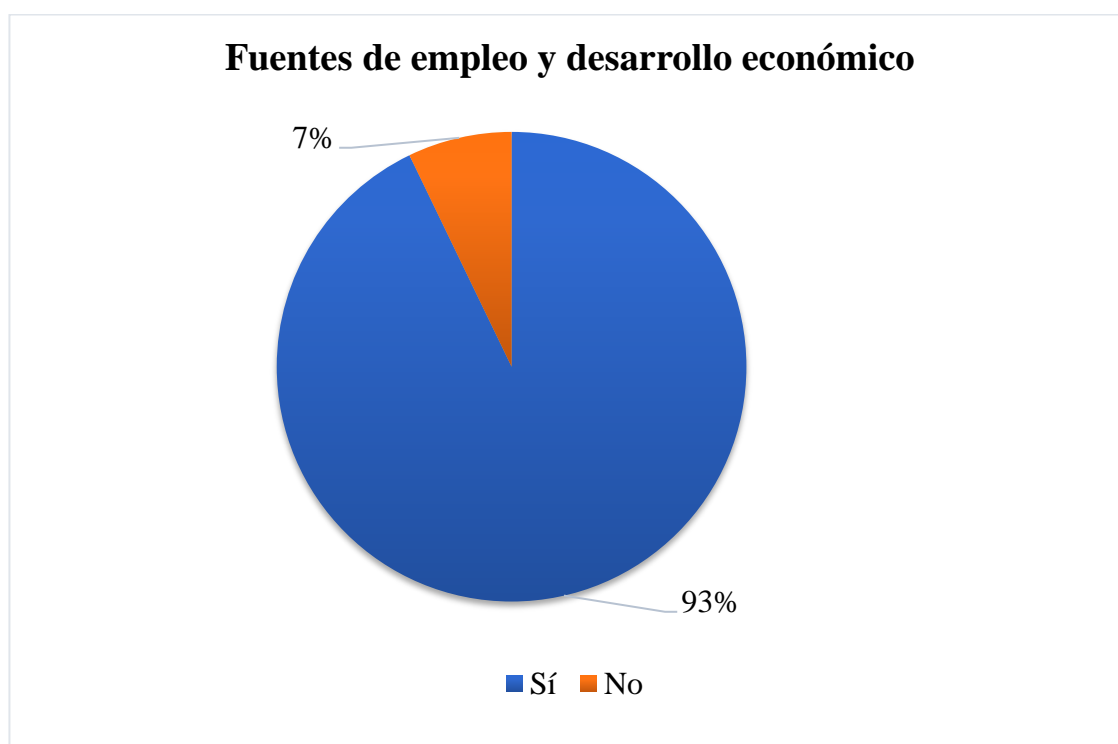


Figura 16. *Criterio sobre la generación de empleo y desarrollo económico*

Finalmente, la propuesta de diseñar una cicloruta para la fácil movilización de ciclistas ha tomado una reacción positiva, por lo que, la mayoría de los usuarios indica que su implementación ayudaría a generar oportunidades de empleo y desarrollar la estabilidad económica del cantón, en tal sentido, el 93% opta a favor de la propuesta y el 7% aún tiene cierta incertidumbre.

12. ¿Considera usted que la cicloruta ayuda al crecimiento turístico del cantón Piñas?

Tabla 14. *Crecimiento Turístico del Cantón Piñas*

N°	Detalle	lxl	%
	Sí	347	92%
PE14	No	30	8%
Total		377	100%



Figura 17. Crecimiento turístico del cantón Piñas

De acuerdo con el rango tomado de la muestra de 377 personas encuestadas, de las cuales se obtuvieron el 92% si consideran que la cicloruta ayudaría al crecimiento turístico del cantón y el 8% no considera que ayude al crecimiento turístico.

2.7 Análisis de las encuestas

En el transcurso de realizar las encuestas se ejecuta para organizar las características necesarias, de tal manera que se puede examinar la oferta de la investigación. Puesto que, las encuestas realizadas fueron dirigidas a la población de Piñas, con el fin de detallar la información clara y precisa para la propuesta de cicloruta en el cantón Piñas, fomentando así el cicloturismo en la ciudad.

Por otro lado, se tomó de muestra a 377 personas, entre hombres y mujeres de 18 a 60 años, procedentes de la ciudad. A, asimismo, se presentan cuadros y gráficos para presentar análisis y explicar todo en base a cada una de las preguntas realizadas en las encuestas propuestas. Los gráficos fueron diseñados tipo anillos seleccionados con sus divisiones y porcentajes de las respuestas adquiridas con el fin de conseguir una clara observación del trabajo efectuado en la investigación.

Capítulo III

Diagnóstico del sistema turístico

2.4 Diagnóstico del sistema turístico del cantón Piñas

Para el presente estudio se utilizó métodos cuantitativos y cualitativos que se recolectaron mediante la observación de campo y entrevistas con el fin de conocer la realidad del cantón Piñas.

3.1.1 Datos generales

Tabla 15. *Datos Generales del Cantón Piñas*

Cantón Piñas		
Provincia: El Oro	Cantón: Piñas	Parroquias: Capiro, La Bocana, Moromoro, Piedras y San Roque
Población: 26.000.000 habitantes, representan el 4,3% de la provincia de El Oro.	Rural: 59,7%	Urbana: 40,3%
Clima: Templado	Temperatura: 21.7 grados	El mes de noviembre es el más caluroso con 32 grados centígrados, y el más frío agosto con 16, 3 grados.

Cuencas hidrográficas: río Piñas y río Moromoro, cuenca alta del Puyango Tumbes; río Naranjos, río Arenillas, ríos Calera, Amarillo y Pindo, manantiales La Arada, Piñas Grande, Loma Larga, Las Chontas, Matalanga, Granada.

Geomorfología: es fuertemente accidentada y se caracteriza por tener montañas altas como las de Capiro y Monos y valles de producción.

Actividades agrarias productivas: Agricultura: cultivo de café y la caña de azúcar, cultivos de ciclo corto: maíz, maní, arroz y fréjol. Ganadería: criaderos con una escala para atender a una demanda de otros cantones. La bondad del suelo permite disponer de excelentes pastizales que favorecen la cría de ganado. Otras: silvicultura, industria, comercio y turismo.

Nota: Datos generales del cantón Piñas. Tomado de: Gobierno Municipal de Piñas, tomado de la Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

3.2.2 Ubicación

Se encuentra situada en la parte alta de la Provincia de El Oro, en las estribaciones occidentales de la Cadena Montañosa Andina. Limita al Norte con los cantones de Atahualpa y Santa Rosa, al sur con la provincia de Loja, al este por los cantones Portovelo y Zaruma y por el oeste con los cantones Balsas, Marcabelí y Arenillas.



Figura 18. Mapa de cantón Piñas. Tomado de: La Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

3.2.3 Planta turística

La planta turística que se pueden encontrar en el cantón Piñas se encuentra establecida en la siguiente tabla:

Tabla 16. *Plantas Turísticas del Cantón Piñas*

Alojamiento		
Clasificación	Número de Establecimientos	Categoría
Hotel	1	2 estrellas
Hostal	3	3 estrellas
Hostería	4	3 estrellas
Logde	1	4 estrellas
Esparcimiento		
Termas y balnearios	3	2 categoría
Alimentos y bebidas		
Fuente de soda	1	3 categoría
Restaurante	28	3 categoría
Bar	4	3 categoría
Discoteca	2	2 categoría
Cafetería	2	3 categoría

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: La Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

3.2.4 Lugares turísticos del cantón Piñas

Entre los lugares turísticos que se pueden encontrar en el cantón Piñas están los siguientes:

Tabla 17. Datos de la Reserva Ecológica Buenaventura

Reserva Ecológica Buena Aventura	
Ubicación	Se encuentra a 60 minutos de la ciudad de Machala en la vía Santa Rosa – Piñas.
Clima	Su clima promedio es de 14 y 26 grados centígrados.
Atractivos	La reserva cuenta con diferentes senderos a diferentes altitudes destinados principalmente para la observación de aves, con su respectiva señalización.
Horarios	Lunes a viernes de 08:00am a 17.00pm
Costos	
Hospedaje	Nacional \$70 la noche y extranjero \$80 por persona.



Figura 19. Mapa ubicación de La Reserva Ecológica Buenaventura

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: La página web Fundación Jocotoco Ecuador, 2020.

Tabla 18. Datos del Cerro Pata Grande

Cerro Pata Grande	
Ubicación	Ubicado al sur de la ciudad de Piñas.
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	En las faldas del cerro se hallan las 13 estaciones del Calvario de Cristo que culmina en una Cruz de 20 metros de alto que se encuentra en la cima. El recorrido es de aproximadamente 1,6 km.
Horarios	Cualquier hora
Costos	El ingreso no tiene costo.

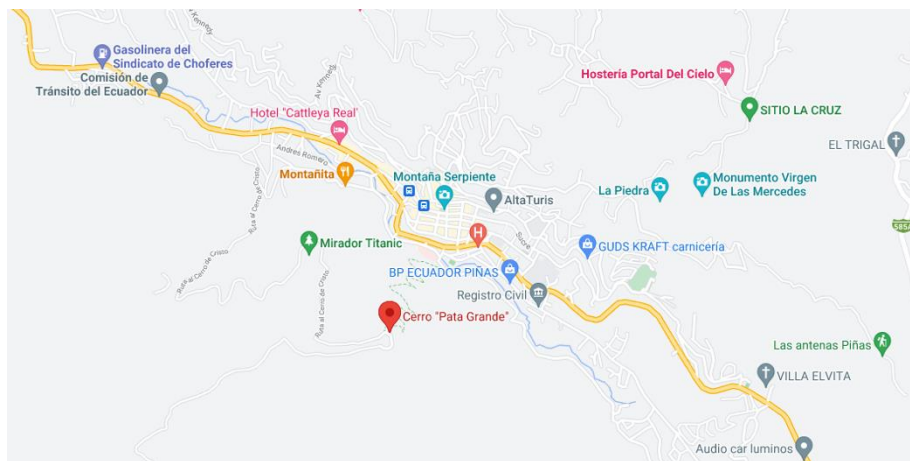


Figura 20. Mapa de ubicación de Cerro Pata Grande

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: Gobierno Municipal de Piñas, tomado de la Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

Tabla 19. Datos del Cerro Monumento de la Paz (Virgen de la Merced)

Cerro Monumento de la Paz (Virgen la Merced)	
Ubicación	Situado al norte de la ciudad, en el sitio La Cruz
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	Mirador natural rodeado de exuberante vegetación
Horarios	Cualquier hora
Costos	El ingreso no tiene costo.



Figura 21. Mapa de ubicación de Cerro Monumento de la Virgen de las Mercedes

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: La Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

Tabla 20. Datos de Chorro Viringo

Chorro Viringo	
Ubicación	Se encuentra a 10 Km. de la ciudad de Piñas a un costado de la vía Piñas – Machala.
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	La caída o cascada tiene una altura aproximadamente de 10 metros; en la zona hay abundante fauna, variedad de aves como colibríes, reptiles, y especies de mariposas.
Horarios	Cualquier hora
Costos	El ingreso no tiene costo.

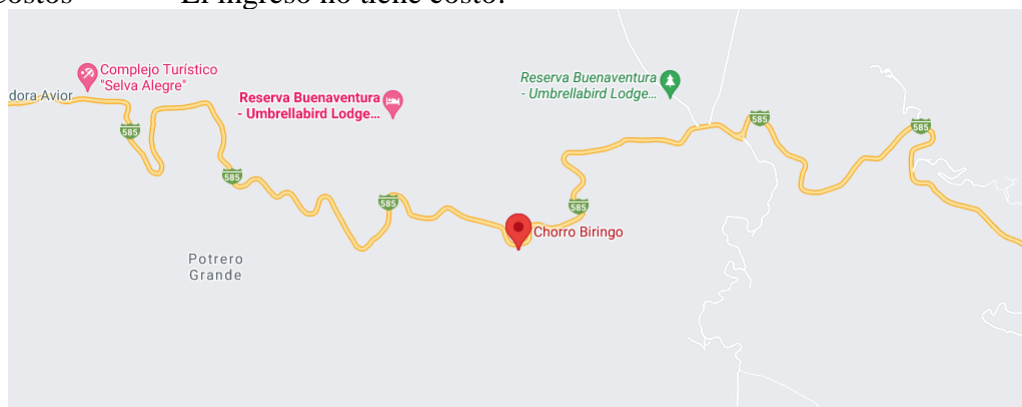


Figura 22. Mapa de ubicación de Chorro Viringo

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: La Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

Tabla 21. Datos de la Bocana

La Bocana	
Ubicación	Situada en la parte occidental del cantón Piñas, aproximadamente a unos 60 km De la cabecera cantonal.
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	Caracterizada por montañas altas donde nacen importantes fuentes de agua.
Horarios	
Costos	



Figura 23. Mapa de ubicación de la Bocana

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: La Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020.

Tabla 22. Datos de Las Bateas

Las Bateas	
Ubicación	Dentro de la Reserva Ecológica Buenaventura se encuentra un conjunto natural de cascadas.
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	El lugar está rodeado por exuberante vegetación dónde predominan helechos, heliconias, bejucos, etc., además podrá disfrutar de la humedad, fresca y verdor característicos del Bosque Húmedo.

Horarios

Costos



Figura 24. Mapa de ubicación de Las Bateas

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: la Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020

Tabla 23. Datos del Orquideario Municipal

Orquideario Municipal	
Ubicación	Ubicado en la ciudadela 28 de mayo al norte de la ciudad
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	Variedad de especies, entre las que están especies representativas de los géneros: Cattleya, Bromelia, Heliconia, Epidendrum, Stanhopea, Trichocentrum, entre otras.
Horarios	Lunes a viernes de 08:00 a 18:00 horas.
Costos	El ingreso no tiene costo.



Figura 25. Mapa de ubicación de Orquideario Municipal

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: la Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020

Tabla 24. Datos del Monumento de Arriero

Monumento al Arriero	
Ubicación	Ubicado en el Sector Buenaventura, en el ingreso a la parroquia Moromoro.
Clima	Su clima promedio es de 16 y 26 grados centígrados.
Atractivos	Es un mirador natural rodeado de exuberante vegetación
Horarios	
Costos	El ingreso no tiene costo.



Figura 26. Mapa de ubicación de Monumento Arriero

Nota: Gobierno Municipal de Piñas. Tomado de: la Web oficial del Gad del Cantón Piñas, 2020

Gasolineras

El cantón Piñas cuenta con una gasolinera ubicada a la entrada de la ciudad, la cual puede dar abastecimiento a los buses locales y visitantes, puesto que, cuenta con dos baños uno para caballeros y otro para damas, también inflador para llantas de vehículos y un local para abastecimiento.



Figura 27. Gasolinera del Sindicato de Choferes

Carreteras

En el cantón Piñas ciertas carreteras están en buen estado, para la movilización vehicular o en bicicleta, que conecta a los distintos sitios turísticos de la ciudad. Sin embargo, no cuentan con carriles adecuados para hacer ciclismo.



Figura 29. Av. La Independencia



Figura 28. Vía al atractivo Cerro Pata Grande

En el cantón se puede transitar en bicicletas, por esta vía, que conecta al atractivo Cerro Pata Grande, sus residentes la usan para poder visitarlo y es una manera de conectar con la naturaleza.

Estas vías que conecta al atractivo de la Virgen de la Merced, Reserva Buenaventura y Chorro Viringo, están en buenas condiciones, pero no cuentan con carriles para transitar en bicicletas, por lo que, solo se puede transportar en vehículo privado al atractivo Virgen de la Merced y a los demás atractivos en buses o cualquier transporte, porque se encuentran al lado de las calles principales los atractivos mencionados



Figura 30. Vía al atractivo Virgen de la Merced



Figura 31. Vía al atractivo Chorro Viringo y Reserva Ecológica Buenaventura

Espacios para bicicletas

En el cantón Piñas existe un espacio que no son carriles para bicicletas, sino veredas adoquinadas, sin embargo, los habitantes lo usan para realizar ciclismo que comienza desde la Av. Ángel Salvador Ochoa, hasta el Portete que son alrededor de 4 km, solo 2 km están en buenas condiciones, espacios que han tomado los ciudadanos para realizar deporte



Figura 32. Av. Angel Salvador Ochoa



Figura 33. Av. Angel Salvador Ochoa



Figura 34. Vía deteriorada que llega hasta El Portete

Lugares para arreglar las bicicletas

En el cantón Piñas, solo cuenta con un lugar donde venden repuestos para bicicletas y un solo lugar de taller de bicicletas donde los habitantes pueden arreglar sus bicicletas.



Figura 35. SHIMANO, Lugar de venta de repuestos.



Figura 36. Av. Manuel Ubiticio Gallardo.
Taller de bicicletas.

Hospitales, centros de Salud y Clínicas

El cantón Piñas, cuenta con seis centros médicos, para cualquier asistencia médica, que brindan un buen servicio a la ciudadanía de este cantón, siendo dos públicos y cuatro privados, donde pueden asistir los futuros turistas en una situación de emergencia.



Figura 37. Centro de Salud
Urbano Piñas



Figura 38. Centro de Salud B- Piñas



Figura 39. Clínica OLIVO



Figura 40. Clínica Reina del cisne

3.5 Resultados de las Entrevistas

Para el análisis tener una idea más clara de la situación actual del cantón Piñas se procedió a realizar una entrevista al alcalde con el fin de la información recopilada sirva para el proyecto. Se entrevistó al Sr. Jaime Granda Romero, al concejal suplente Fredy Zambrano y a la Vicealcaldesa.

Entrevista al alcalde de Piñas Sr. Jaime Granda Romero

El alcalde del cantón estima que la propuesta es una idea innovadora que permite desarrollar 4 puntos en especial, estos son, el atractivo turístico, potenciar el empleo, ciudadanos más saludables y disminuir los niveles de contaminación ambiental. En este sentido, se puede considerar también, que la propuesta tiene un inconveniente, y es que, la disponibilidad de rutas específicamente para ciclistas no está diseñada, por lo que, es necesario estimar el diseño, recursos y financiamiento para la inversión.

Entrevista al concejal suplente de Piñas Sr. Fredy Zambrano

Actualmente las vías de acceso se encuentran en óptimas condiciones, considerando que se encuentra preparado para implementar en la zona una ciclo vía, No creo que por el momento el GAD cuente con el personal administrativo para este tipo de proyectos, aunque sería de mucha ayuda ya que los habitantes, turistas y extranjeros tendrías una nueva actividad que realidad dentro del cantón.

Entrevista a la alcaldesa Lcda. Norma Loayza

Se consideró apropiado la idea de implementar una cicloruta en el sector ya que de esta manera beneficiaría al cantón con algo nuevo que hacer mientras se hace deporte.

3.6 Análisis de las entrevistas

Como se puede observar en las entrevistas una realidad es que todos afirman que es una buena idea, esto hará llevar a que potencializar el empleo, el turismo, sin embargo, el GAD no cuenta con personal especializado para dar marca a esta propuesta, por otro lado, si esto llegara a realizarse, se podrá beneficiar de una manera positiva a la ciudad y a su vez a la ciudadanía porque podría disminuir la contaminación ambiental y aumentar el deporte.

3.7 Análisis del sistema turístico

El sistema turístico juega un ciclo importante en los siguientes elementos atractivo, facilidades, infraestructura, oferta y superestructura.

Atractivo: se lo considera como el origen del sistema turístico ya que el sistema se genera alrededor de estos. Los atractivos pueden ser naturales o culturales y pueden ser jerarquizado de acuerdo a su capacidad de generar una demanda o de acuerdo a su potencial de desarrollo.

Facilidades: Es el que se encarga de las facilidades esenciales de los insumos de bienes o servicios ofrecidos de forma exclusiva por un monopolista o por un número muy reducido de vendedores.

Infraestructura: Su función es sostener la producción, de apoyar a la oferta de servicios, por eso es considerado un elemento del sistema, que incluyen en servicios básicos como el agua potable, energía eléctrica y alcantarillado, pero también en los servicios de la salud y gasolineras. Puesto que, se identifican además los servicios de transporte, vías y terminales que permiten la llegada de la demanda y su traslado desde y hacia otros espacios turísticos.

Oferta: Se incluye a los servicios turísticos como la alimentación, alojamiento, esparcimiento y otros, pues su función es facilitar y extender la estadía del visitante. También se incluye la oferta de actividades turísticas que tiene un destino.

Superestructura: Este sistema turístico se encarga de dirigir a la actividad turística y está compuesto por las organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales que toman decisiones o de alguna manera inciden en el desarrollo turístico. Se incluyen además los documentos normativos como leyes, políticas, regulaciones, planes y proyectos que cumplen la misma función.

El análisis del sistema turístico ayuda a observar los elementos adecuados en la implementación de cicloruta en el cantón Piñas, para su mayor aceptación en las personas del cantón, con la oferta de los servicios de abastecimientos que estarán por el trayecto de la cicloruta, con esto las facilidades de los bienes o servicios que dispondrán, a su vez la infraestructura apoya esta gestión que incluye diversos servicios pero los más relevantes será la salud, gasolineras, que serán indispensable en este recorrido, además para que esto pueda ser realizado, se necesita de la ayuda de organizaciones públicas, privadas para la toma de decisiones en el desarrollo del proyecto de cicloruta por los atractivos turísticos.

3.7 Pirámide de Maslow

En cuanto a la Pirámide de Maslow, se puede conocer que su aplicación hace referencia a las necesidades de las personas desde un origen básico hasta que se va desarrollando según las necesidades presentes o de la actualidad. En este sentido, se utiliza esta herramienta como parte de las necesidades que presentan los habitantes del

cantón las Piñas y como se van satisfaciendo según la propuesta. Cabe indicar, que esta pirámide se compone de 5 niveles que son:

1. Necesidades fisiológicas

Con la aplicación de un cicloruta se cubren las necesidades básicas de los habitantes del cantón Piñas, tales como la supervivencia que se ofrece con la oportunidad de trabajo e ingresos económicos para cada familia, así también como la disponibilidad de una amplia apertura gastronómica que pueden encontrarse en el trayecto de la cicloruta. Por otro lado, también se benefician los habitantes de dicho cantón, puesto que, al fomentar el deporte ayuda significativamente a la salud de las personas que residen en el cantón y a su vez ayuda a disminuir la contaminación al medio ambiente.

2. Seguridad

Como parte de la oferta de valor que entrega esta propuesta es la disponibilidad del resguardo policial, bajo el cumplimiento de requisitos y permisos de funcionamiento para quienes participaran como comerciantes, y también para quienes ingresan como visitantes o consumidores, quienes serán controlados con la ayuda de un carnet de identificación para dar una mejor atención y cuidado.

3. Afiliación

La presente investigación también se dirige hacia la importancia de mantener las relaciones interpersonales, no solo de la comunidad, sino con la participación de visitantes que provienen con otras culturas y pueden compartirlas junto con los habitantes del cantón Piñas.

4. Reconocimiento

Este cuarto nivel hace referencia a las oportunidades de desarrollarse laboral y profesionalmente, en este caso, la oferta de trabajo permite a los habitantes del cantón desempeñarse con las actividades que más los destaca, ya sea en el dominio gastronómico, calidad del servicio y atención a sus visitantes.

5. Autorrealización

Como último nivel, la autorrealización en los habitantes del cantón se puede identificar si se cumple con la oferta planificada, ya que, se convertiría en un atractivo turístico deseado tanto por sus mismos habitantes como ajenos a ella.

La teoría de Maslow obtiene que el cantón de Piñas cubra sus necesidades fisiológicas de manera que en cuanto a la supervivencia esto ayuda con oportunidades de trabajo, genera fuentes de trabajo e incrementa los ingresos económicos del cantón con el plus del cuidado del medio ambiente. Siguiendo las necesidades de seguridad, cada ciclista y turista dispondrá de resguardo policial en ciertos puntos de la cicloruta. Por otro lado, ayuda de los habitantes a mantener las relaciones interpersonales y disminuir niveles de estrés. Otro beneficio significativo es que los habitantes obtendrán la oportunidad de desarrollarse en lo laboral y profesional. Finalmente, la autorrealización se obtiene con una oferta planificada que cumpla con las necesidades de los visitantes y habitantes, con el fin de convertir un atractivo turístico adecuado tanto para los turistas, como los residentes del cantón Piñas. Por eso, se determinó que la implementación de ciclorutas, contribuirá al bienestar no solo física, sino de otros aspectos necesarios para el desarrollo social de los habitantes del cantón.

3.8 Análisis FODA

Este trabajo de investigación cuenta con análisis FODA en el cual se determinaron los puntos fuertes y débiles del proyecto.

Tabla 25 Análisis de FODA de la propuesta de cicloruta del cantón Piñas

Fortalezas	Debilidades
La organización del GAD permite contar con la administración de los recursos necesarios para la inversión	No todos los usuarios disponen de bicicletas
Disponibilidad de personas con dominio gastronómico y calidad de servicio a sus visitantes	Asignación y estimación de un presupuesto ajustada a la propuesta
Disponibilidad de sitios turísticos naturales y culturales	Inversión para el mantenimiento de la ciclorruta periódicamente
Incentivar el uso de la bicicleta en lugar de un vehículo en los habitantes y visitantes del cantón Piñas	Implementar carriles para ciclorutas en las vías
	Falta de señalética en las vías
Oportunidades	Amenazas
Alta demanda por parte de los mismos habitantes del cantón	La zona puede estar afectada por los cambios climáticos
Políticas estatales a favor del proyecto	Los cambios políticos pueden afectar la organización planificada
Interés por parte de turistas hacia sitios naturales y culturales	Mantener el cuidado ambiental bajo el cumplimiento de normas de sanidad de los ciudadanos y visitantes
Crear fuentes de trabajo y lugares donde renten y den mantenimiento a las bicicletas	Identificar qué entidad gubernamental puede apoyar este proyecto para comercializarlo con turistas locales y extranjeros
Disminución de la contaminación	
Incentivar a las personas a practicar un deporte	

Mediante las entrevistas realizadas y conocimientos obtenidos, se realizó el análisis FODA, para observar los puntos fuertes y débiles de la propuesta a realizar que es la cicloruta en el cantón Piñas. Entre las debilidades y amenazas identificadas se estiman en la inversión para el mantenimiento de dicha propuesta, implementar carriles y

señaléticas adecuadas en los sitios turísticos, por otro lado, los cambios políticos pueden afectar a la planificación del proyecto y observando a su vez las entidades gubernamentales que estén dispuestas a apoyar en este proyecto con el fin del ayudar al medio ambiente y el incremento de demanda turística, económica en el cantón Piñas. Sin embargo, se pudieron identificar adicional un sin número de fortalezas y oportunidades que beneficiarán a residentes y turistas tales como: creación de fuentes de trabajo, incentivo al deporte, disminución de la contaminación ambiental, fomentar el turismo local. Por ello, es necesario de capital de inversión y apoyo gubernamental para poner en marcha el proyecto de la cicloruta.

Capítulo IV

Propuesta de diseño de ciclorruta para el cantón Piñas

4.1 Descripción

En la actualidad las vías hacia los diferentes atractivos del cantón Piñas es de un valor paisajístico y vegetación increíble, lo que hace que los lugares que cuentan con espacios urbanos sean habitables, además de contribuir al fortalecimiento de proyectos como es el de recorrido en bicicletas. Por lo que, se establece que el diseño de la ciclorruta, ayudara a la conservación del medio ambiente y a su vez la disminución de la contaminación. La propuesta de la ciclorruta por estar dentro de amplias áreas verdes es propicia para que su trazo sea más variado y ameno. La presente propuesta consta de una ciclovía bidireccional de 2.50m de ancho, ubicada a lo largo del Orquideario Municipal con fajas de seguridad de 0.5m como muestra en la siguiente imagen.



Figura 41. Bidireccional por un lado de la calzada

Tomado de: Manual de obras públicas, pavimentación y aguas lluvias, por Serrano, 2018

4.2 Objetivo de la ruta

Promover el desarrollo turístico comercializando una cicloruta con actividades que fomente la visita de los atractivos del cantón Piñas.

4.3 Ubicación

Al momento de decidir cuáles serían las vías por las que cruzará la cicloruta, se tomó en consideración patrones de desplazamiento de los posibles turistas. La zona fue considerada por condicionantes tales como: seguridad, concentración de atractivos y rutas directas. La información fue obtenida mediante resultado de las encuestas y entrevistas realizadas autoridades y habitantes del cantón. Cabe resaltar que la cicloruta propuesta ha sido diseñada de manera que enlace a los atractivos escogidos de manera directa y rápida.

4.4 Diseño geométrico

El diseño geométrico de la cicloruta tiene como concepto el proceso de correlacionar los elementos de la vía con las condiciones actas para la operación de los vehículos y las características del terreno donde comenzara la propuesta de cicloruta. Sin embargo, para elaborar el diseño geométrico de la cicloruta propuesta se tomó en consideración los siguientes puntos:

- Carreteras que cuenten con un ancho apropiado para la circulación de los ciclistas en sentido bilateral
- Considerar la ubicación de los atractivos turísticos de la zona de mayor relevancia tanto para los turistas nacionales como extranjeros.
- Señalética legible y ubicada en puntos estratégicos.
- Garantizar a los peatones, ciclistas y usuarios en general a respetar cada uno de los espacios que se van a diseñar.

Parámetros	BIDIRECCIONAL
Velocidad de Diseño (Pendiente Long. Menor a 3%)	30km/h
Velocidad de Diseño (Pendiente Long. entre 3,1 Y 6%)	50km/h
Pendiente mínima	1%
Pendiente Longitudinal máxima en tramos	6%
Pendiente Transversal Máxima	3%
Radio de Giro mínimo en tramos (pendiente long. Entre 0 y 3%)	20 mt para peralte de 8% 24 mt para peralte de 2%
Radio de Giro mínimo en tramos (Pendiente long. entre 3,1 y 6%)	68 mt para peralte de 8% 86 mt para peralte de 2%
Radio de giro mínimo en intersección	5mt
Galibo vertical mínimo	2,50mt

Figura 42. Parámetros del diseño geométrico

Tomado de: Manual de obras públicas, pavimentación y aguas
lluvias, por Serrano, 2018

En el diseño geométrico se analizan todos los parámetros obtenidos del diseño que se va a proponer.

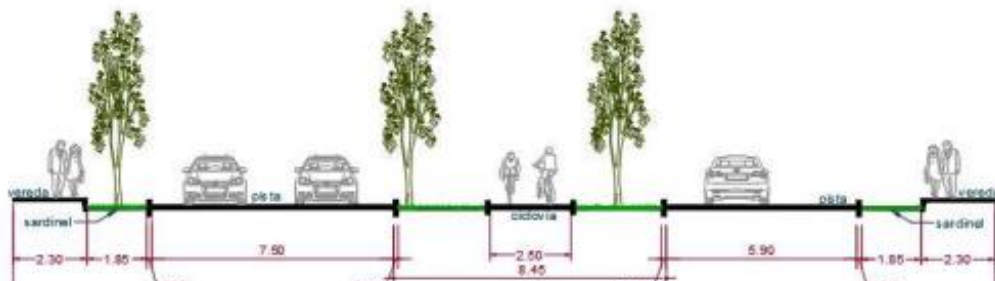


Figura 43. Parámetros del diseño geométrico

Tomado de: Manual de obras públicas, pavimentación y aguas lluvias, por
Serrano, 2018

4.5 Dimensión del cicloruta

El espacio es indispensable para la elaboración de la cicloruta, por tal motivo es necesario considerar el tamaño del vehículo y el ciclista fin de evitar accidentes. Se tomó como referencia el ancho estándar de una bicicleta que puede variar entre longitud de entrepierna de 68-91 cm y la altura entre 1.52cm y 1.92cm.

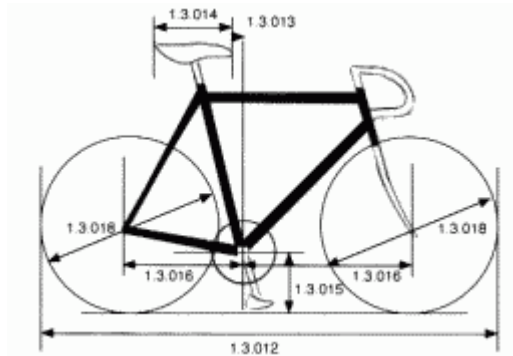


Figura 44. Dimensión de la bicicleta

Tomado de: Manual de obras públicas, pavimentación y aguas lluvias, por Serrano, 2018

En condiciones normales un ciclista necesita un metro de distancia para mantener el equilibrio durante el recorrido.

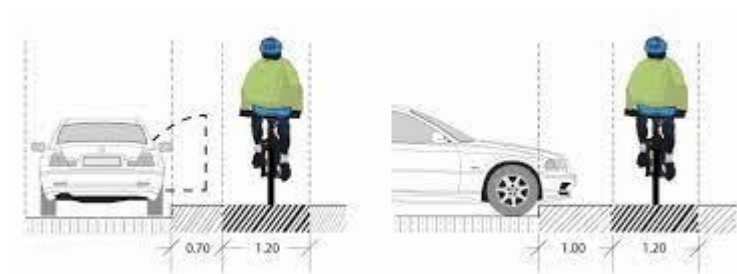


Figura 45. Dimensiones de la vía en circulación

Tomado de: Plan estratégico Nacional de ciclovías, por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, 2013

A continuación, se describe las distancias a los diferentes atractivos tomando como punto de partida el Parque Lineal.

Tabla 26. *Distancia de los Atractivos Turísticos*

Atractivo turístico	Distancia
1. Parque Lineal	0 km
2. Virgen de la Merced	7.3 m
3. Laguna Azul	4.7 km
4. Cerro Pata Grande	6 km
5. Chorro Viringo	10 km
6. Reserva Ecológica Buena Aventura	14.4 km



Figura 46. Mapa de Ruta por los diferentes atractivos turísticos del canton Piñas

Tomada de: Wikiloc | Ruta ATRACTIVOS TURÍSTICOS DE PIÑAS, CIUDAD ORQUÍDEA DE LOS ANDES, 2019

4.6 Velocidad de circulación

La velocidad promedio de un ciclista puede variar, según las características de la vía. Las cuales son carril de bicicleta, ciclovías compartidas, ciclovías en espaldón y ciclovías segregadas, cada una de estas varían su velocidad de circulación, Sin embargo, la velocidad de circulación en bicicleta es de 50 km/h, en carriles de circulación preferencial de bicicletas y ciclovías compartidas, ciclovías con espaldón 90km/h estos son carriles adaptados al espaldón de carreteras.

4.7 Diseño de intersecciones

El diseño de las intersecciones es seguro, es por ello, que se implementa este tipo de ciclovías para brindar seguridad, puesto que, en las intersecciones es donde puede llegar a existir peligro con otros medios de transporte, además que son definidos en términos de comodidad, pues un mal diseño puede llegar a perjudicar en accidentes a los ciclistas. Por ello, con las características del tráfico, las cicloruta debe de seguir ciertos esquemas ya que, según donde se desarrollan los diseños y programación pueden variar. Por esto se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Se deberá tener un control de la velocidad con el fin de garantizar la visibilidad para todos los usuarios que transiten por la vía.
- Las intersecciones contarán con diseño u señalización claramente legible con el fin de que esta sea una buena guía para el ciclista
- Las intersecciones garantizarán la fluidez

La cicloruta es un elemento que cumple con la función de ofrecer seguridad vial e información al ciclista.

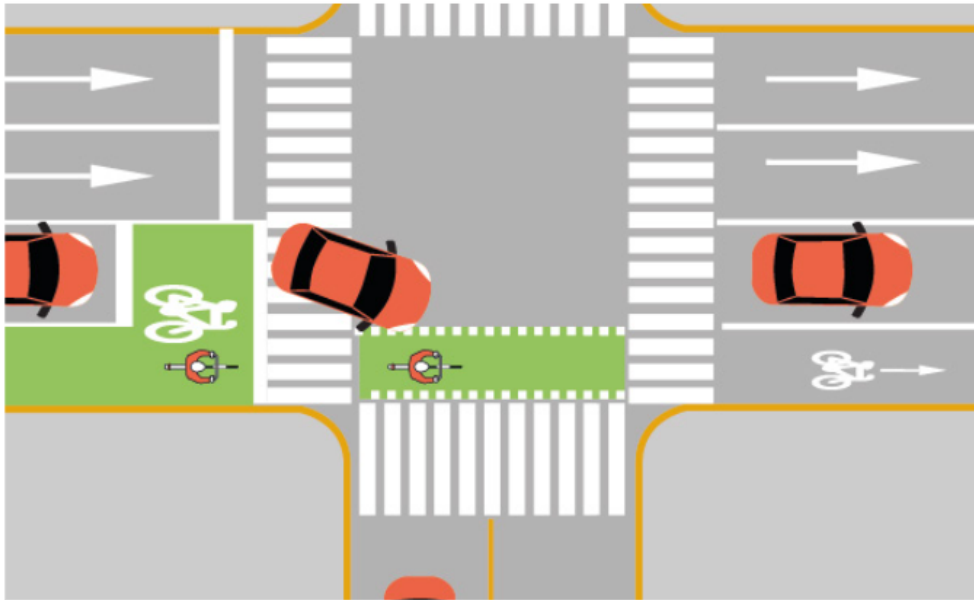


Figura 47. Diseño básico de intersección para giro a la derecha e izquierda
 Tomado de: Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica, 2016

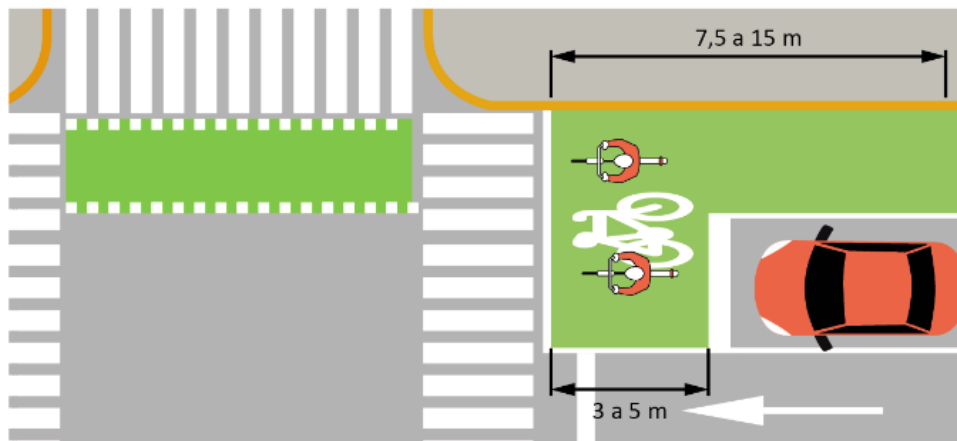


Figura 48. Diseño básico de intersección de bicicletas

Tomado de: Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica, 2016

4.8 Semaforización

La cicloruta contará con semaforización la misma que podrá ser utilizada por vehículos motorizados, peatones, tomando en consideración el reglamento técnico ecuatoriano, por donde también transiten cualquier infraestructura de ciclovía.

Por eso los semáforos de los ciclistas deben tener una altura de 3.50m, obligadamente deben estar sincronizados con los semáforos de los vehículos, dejando aproximadamente unos 3 segundos a 5 segundos de preferencia. Por otro lado, la

iluminación debe ser el principal factor para la seguridad de los ciclistas para que puedan observar a distancias considerables sea de día o noche.



Figura 49. Semáforos de ciclistas

Tomado de: Plan estratégico Nacional de ciclovías, por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, 2013

4.9 Referencia para señalización

Las señales de tránsito deberán instalarse con la aprobación de la autoridad pública que tenga la jurisdicción y competencia, en este caso es el GAD del cantón Piñas y el Ministerio de Obras públicas manteniendo el mismo estilo de las actuales.

4.9.1 Clasificación de señales verticales y su función en la cicloruta

- **Señales regulatorias:** Regulan el movimiento del tránsito
- **Señales preventivas:** advierte a los usuarios



Figura 50. Señalización vertical, serie de prioridad de paso

Tomado de: Plan estratégico Nacional de ciclovías, por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, 2013



Figura 51. Señalización vertical, serie de movimiento y dirección

Tomado de: Plan estratégico Nacional de ciclovías, por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, 2013

- **Señales informativas:** informa a los usuarios

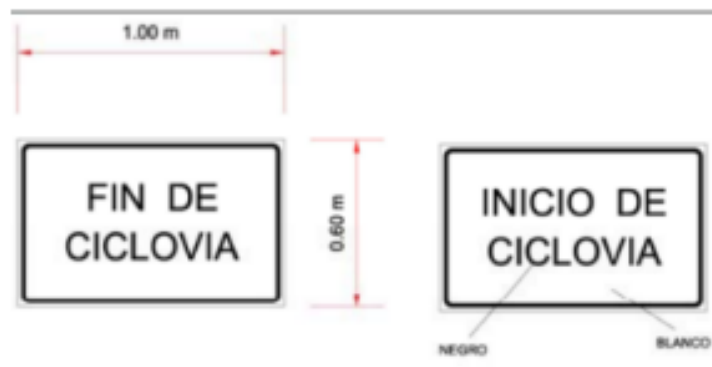


Figura 52. Señales informativas

Tomado de: Manual de obras públicas, pavimentación y aguas lluvias, por Serrano, 2018

4.10 Ubicación de señales

Las señales estarán situadas del lado derecho de las vías, Las señaléticas deben cumplir con una altura mínimo de 2.10m, además, se tomará precaución al momento de ser instalada con el propósito de que no se obstruya o bloqueen la visibilidad especialmente en las intersecciones. Con un Angulo de 90° con respecto a la vereda.

4.11 Seguridad en la cicloruta

Todas las señaléticas deben ser reflectivas a manera que pueda visualizarse los colores y formas, tanto de día como de noche.



Figura 53. Dispositivos complementarios para la señalización de las ciclovías.

Tomado de: Plan estratégico Nacional de ciclovías, por el Ministerio de Transporte y Obras públicas, 2013

4.12 Continuidad de la cicloruta

Para conseguir que el transporte público y la ciclorruta sea exitosa, se deberá construir una infraestructura adecuada para bicicletas que complemente al sistema de transportación pública. Para esto, se establecerá: un sistema de transporte modal basado en las distancias de recorrido, que consta en caminar distancias cortas (0-500 m), usar la bicicleta para distancias intermedias (500 m – 5 km) y el transporte público para distancias más largas (5 km a más). Esta sería la opción de transporte más razonable en términos económicos, urbanos y ambientales.

4.13 Actores involucrados

La puesta en marcha de un proyecto de éstas características no debe ser desarrollado en una oficina entre los encargados de la movilidad de la ciudad, sino que debe ser socializado no sólo su diseño, sino también su implementación; ya que antes de que exista una ciclorruta como alternativa turística y transporte recreacional la ciudadanía debe apropiarse de la idea y educarse para poder salvaguardar y apoyar éste proyecto, por ello los actores deben representar a la mayor parte de los habitantes y autoridades para que éste sea el primer paso y no la finalidad de una movilidad diferente al cantón Piñas.

Cabe mencionar que este diseño y posterior implementación de la Ciclorruta Ecoturística debe ser elaborado y ejecutado en equipo, respetando así cada una de las responsabilidades pertenecientes a las diferentes instituciones gubernamentales.

Conclusiones

El objetivo del presente trabajo fue de proponer un diseño de una ciclorutas a los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro. Para ello se obtuvieron los siguientes resultados:

Se analizó la ejecución de una herramienta metodológica que evalúe la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro. Para la recolección de información, se ejecutó el trabajo de campo, el cual residió en la aplicación de herramientas que consintieron en analizar la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, así como sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos de la zona. Adicionalmente, como herramienta se usó la encuesta dirigida a 377 habitantes del cantón Piñas.

Se sistematizó el estado actual de los atractivos turísticos del cantón Piñas de la provincia de El Oro para determinar la implementación de la cicloruta. Dentro de los cuales destacan los siguientes: Reserva Ecológica Buena Aventura, Cerro Pata Grande, Cerro Monumento de la Paz (Virgen la Merced), Chorro Viringo, La Bocana, Las Bateas, Orquideario Municipal y Monumento al Arriero.

Se diseñó la propuesta de una ciclorutas con los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro. La presente propuesta consta de una ciclovía bidireccional de 2.5m de ancho, ubicada a lo largo del Orquideario Municipal, la cual busca promover el desarrollo turístico para el cantón, estructurando y desplegando actividades a nivel cantonal, que fomente la visita de los turistas hacia los distintos atractivos.

Se considera que la implementación de la propuesta trae consigo una gran cantidad de beneficios sociales, económicos y turísticos tanto a residentes como a turistas. El proyecto ayudará a la creación de fuentes de empleo para los habitantes del cantón de Piñas. Adicional incentivará el uso de bicicletas, lo cual garantizará mejoras en la salud y conservación del medio ambiente. Sin dejar de lado que sus atractivos turísticos serán visitados por turistas nacionales y extranjeros. Por lo tanto, se cumple con lo planteado al inicio el incremento en la oferta turística del cantón y a su vez dar a conocer la ciudad de Piñas como tal, tanto por sus paisajes naturales, como por su gente amable, que estará dispuesta a ayudar a sus turistas.

Recomendaciones

En las recomendaciones a seguir es que el GAD del cantón Piñas deberá promover implementar incentivos económicos hacia el sector privado para que pueda invertir en el proyecto de la cicloruta de forma que se pueda fomentar el desarrollo turístico.

Por otro lado, bastante importante que las autoridades del cantón Piñas busque obtener financiamiento mediante organismos públicos o internacionales que busquen financiar el presente proyecto.

Algo que beneficia a la comunidad es solicitar al GAD ofrecer capacitaciones de servicio al cliente, manejo de conflictos y medidas de bioseguridad a los que se encargaran de los abastecimientos en los puntos donde se implementara la cicloruta.

La implementación de la cicloruta necesita además se colabore con la instalación de los semáforos para ciclistas, añadiendo las señaléticas en los puntos de las vías por donde se van a transitar los turistas a los distintos sitios turísticos y socializarlo en redes.

Finalmente, para futuros estudios se recomienda plantear nuevas propuestas para el desarrollo turístico del cantón.

Referencias

- Adventure Cycling Association. (2014). *10 Indicators that Bicycle Travel and Tourism are Booming — and Changing*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://www.adventurecycling.org/about-us/media/press-releases/10-new-indicators-that-bicycle-travel-and-tourism-are-booming-and-changing/>
- AME. (5 de junio de 2018). *Piñas: Hermoso destino turístico en el rincón sur del país*. Recuperado el 16 de noviembre de 2021, de Asociación de Municipalidades Ecuatorianas: <https://ame.gob.ec/pinas-hermoso-destino-turistico-rincon-sur-del-pais/>
- Asamblea Nacional. (2015). *Ley de Turismo*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Asamblea Nacional. (29 de diciembre de 2014). Ley 97. *Ley de Turismo*. Quito, Pichincha: Registro Oficial Suplemento 733.
- Asto, M., Olivos, E., Paulet, A., Pereda, G., & Cruz, L. (2021). *Plan estratégico 2021-2025 para el hotel Le Bonheur en la ciudad de ICA*. Lima: Universidad del Pacífico.
- Cabrera, A., Calero, H., & Calle, M. (2021). Limitaciones del sistema turístico que condicionan el desarrollo local de la parroquia Saracay, El Oro, Ecuador. *Espacios*, 42(10), 121-132.
- Castro, H., & Montealegre, F. (2018). Análisis del estado del turismo para la construcción de estrategias sostenibles Vaupés, Colombia. *Scielo*, 251-263.
- Cedeño, J., & Benavides, A. (2019). Estudio de caso Diamante de la Competitividad de Porter y la ventaja competitiva del sector hotelero del Cantón Santa Elena – provincia de Santa Elena. *Revista Ciencias Pedagógicas e Innovación*, VII(1), 44-50.
- Chirivella, Ó. (2019). *Alternativas al Turismo de Sol y Playa en las Islas Baleares*. Universitat de Illes Balears.

- Comisión Nacional de Transporte Terrestre. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Constitución del Ecuador. (2008). *Constitución del Ecuador, Registro Oficial 449*.
- Cueva, J. (2014). *Revista Turística del Cantón Piñas*. Recuperado el 16 de noviembre de 2021, de https://issuu.com/eloroturistico/docs/pi__as
- Del Corral, V., Sucoshañay, D., Á. L., & Castro, P. (2017). La actividad ecoturística y su incidencia en la conservación ambiental del Jardín Botánico Las Orquídeas del sector Los Ángeles de Puyo, Pastaza, Ecuador. *RIAT*, 13(2), 129-137.
- Diario El Comercio. (21 de marzo de 2014). *Quito contagió a otras ciudades la sana costumbre de usar bicicletas*. Recuperado el 16 de noviembre de 2021, de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-contagio-a-otras-ciudades.html>
- ECF. (2012). *European Parliament study on EUROVELO*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://ecf.com/groups/european-parliament-study-eurovelo>
- Feijóo, M. (2015). El turismo patrimonial como alternativa para el desarrollo local: políticas y estrategias Caso: cantón Piñas, provincia de El Oro. *Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador*.
- Flores, P. (2018). *Propuesta de modelo de negocios para la implementación de un lodge con enfoque sustentable en la XIV región de Los Ríos, Valdivia*. Valparaíso: Universidad Técnica Federico Santa María.
- García, M., Ibañez, J., & Alvira, F. (2012). *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de Investigación*. Alianza Universidad Textos.
- GEOVIT. (2018). *Movimientos Internos: GEOVIT*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2021, de <https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismo-cifras/2018-09-19-17-01-51/movimientos-internos-geovit>

- Gómez, JPáez, L. E. (2020). *Teoría del comportamiento del consumidor de kotler en el uso de medios de pago en Colombia*. Bogotá: Universidad EAN.
- Hernández , R. (2013). *Metodología de la Investigación*. México: Mcgraw Hill Education.
- Hualtibamba, D. (2019). *Factores de comportamiento del consumidor que influyen en la decisión de compra en los mercados de abastos de la ciudad de Trujillo - 2018*. PERÚ: Universidad César Vallejo.
- INEC. (2010). *Censo de Población y Vivienda*. Recuperado el 2021, de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- Layedra, A. (2020). Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de bicicleta pública desde el cantón Riobamba hasta el cantón Guano. *Escuela Superior Politécnica del Chimborazo*.
- Ministerio de Industria y Productividad. (2013). *Reglamento de Señalización – Ciclovías “RTE INEN 004 Señalización vial. Parte 6. Ciclovías*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/reglamentos/RTE-004-6.pdf>
- Ministerio de Obras Públicas. (2012). *Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (diciembre de 2015). *Plan estratégico nacional de ciclovías*. Recuperado el 16 de noviembre de 2021, de Ministerio de Obras Públicas y Transporte: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/12/Presentacion-senializacion-ciclovia.pdf>
- Ministerio de Turismo. (19 de septiembre de 2019). *Ministerio de Turismo*. Recuperado el 14 de diciembre de 2020, de servicios.turismo.gob.ec: servicios.turismo.gob.ec:

<https://servicios.turismo.gob.ec/index.php/turismocifras/2018-09-19-17-01-51/movimientos-internacionales>

Ministerio de Turismo. (2017). *Guía para el levantamiento de atractivos turísticos del Ecuador 2017*. Recuperado el 6 de diciembre de 2021, de https://servicios.turismo.gob.ec/descargas/InventarioAtractivosTuristicos/Parte2_GuiaLevantamientoDeAtractivosTuristicos2017_2daEd.pdf

Ministerio de Turismo. (2020). *Ministra Rosi de Holguín: «El turismo en el Ecuador si tiene una salida»*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/ministra-rosi-de-holguin-el-turismo-en-el-ecuador-si-tiene-una-salida/>

MINTUR. (07 de septiembre de 2020). *Explora Piñas, la “Orquídea de los Andes”*. Obtenido de Ministerio de Turismo: <https://www.turismo.gob.ec/explora-pinas-la-orquidea-de-los-andes/>

Ochoa, L. (2020). *Plan de Marketing de la empresa TurisJoy*. Universidad de Alicante.

OMT. (20 de enero de 2020). *El turismo internacional sigue adelantando a la economía global*. Recuperado el 18 de agosto de 2021, de Organización Mundial del Turismo: <https://www.unwto.org/es/el-turismo-mundial-consolida-su-crecimiento-en-2019>

Ortiz, E., & Tello, J. (2021). *Motivación y desempeño laboral de los trabajadores de la Municipalidad del centro poblado “El Rosario De Polloc” Distrito La Encañada - Cajamarca 2019*. Cajamarca: Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo.

Pinto, N., Fuentes, F., & Alcivar, D. (2015). *La situación de la bicicleta en el Ecuador: avances, retos y perspectivas*. Ecuador: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Ministerio de Turismo del Ecuador, 2020. Plan de Reactivación Turística. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de: [Plan-Reactivacion-Turistica-Red_compressed.pdf \(turismo.gob.ec\)](#)

- Ministerio de Turismo del Ecuador, 2020. Plan de Reactivación Turística. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de: Plan-Reactivacion-Turistica-Red_compressed.pdf (turismo.gob.ec)
- The Scottish Tourism Alliance. (2014). *The STA is the largest member organisation for tourism businesses in Scotland and the leading representative body for its tourism industry*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de <https://scottishtourismalliance.co.uk/>
- Ungureanu, A. (2020). *Turismo en La Región de Murcia: Propuesta de un Hotel de Negocios*. Universidad Politécnica.
- Unkuch, S., & Rodríguez, C. (2017). Gobernanza e instrumentos de política: un análisis de la política de turismo comunitario del Ecuador. *Mundosplurales*, 4(2), 59-83.
- Vega, M. (2021). *Plan estratégico de La Puerta al Llano, un hotel campestre con enfoque sostenible en Villavicencio*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia .
- Vera, K. (2020). *Plan de promoción turística para la Isla Jambelí Del Cantón Santa Rosa en tiempos de COVID19*. Machala: Universidad Técnica de Machala.
- Visit England. (2016). *Cycling Routes Case Study*. Recuperado el 30 de noviembre de 2021, de https://www.visitbritain.org/sites/default/files/vb-corporate/Documents-Library/documents/England-documents/cycling_routes_case_study_15_nov_2016_final.pdf

Apéndice A. Cuadros relacionados a los datos generales del atractivo.

Nombre del atractivo turístico		
Categoría	Tipo	Subtipo
Ubicación del atractivo turístico		
Provincia	Cantón	Parroquia
Calle principal	Número	Transversal
Estado de conservación e integración del atractivo	Conservado <input type="checkbox"/> Alterado <input type="checkbox"/>	En proceso de deterioro <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/>
Observaciones		
Factores del deterioro:		
Estado de conservación e integración del entorno	Conservado <input type="checkbox"/> Alterado <input type="checkbox"/>	En proceso de deterioro <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/>
Observaciones		
Factores del deterioro:		

Apéndice B. Cuestionario de encuesta

Los datos obtenidos mediante la aplicación de este formulario serán absolutamente confidenciales, la información será utilizada para la investigación propuesta.

Para la realización del cuestionario será necesario que usted marque alguna de las respuestas y las otras deberán completar.

Nombre del encuestado: _____ **Fecha de aplicación:** ____/____/____

DATOS DE FILIACIÓN

1. Nombres y apellidos:

2. Edad: _____

3. Género: _____ Masculino _____ Femenino _____

4. Actividades en su tiempo libre: hacer ejercicios _____ Navegar en redes sociales _____ Video juegos _____ Dormir _____ Otros _____

5. En su hogar poseen vehículo propio: ___ Sí ___ No _____

6. En su hogar poseen bicicletas: ___ Sí ___ No _____

7. ¿Qué tipo de deportes práctica? _____ Natación _____ Ciclismo _____ Indoor _____ Futbol _____ Ninguno _____ Otros _____

8. En lo que corresponde a la conceptualización de cicloruta se conoce que es el nombre dado a la infraestructura que sirve para la circulación de bicicletas en cuyo recorrido se pueden visitar diferentes atractivos turísticos; ¿Estaría dispuesto asistir a la cicloruta en el cantón Piñas?: ___ Sí No _____
9. ¿Considera como un impacto positivo que la cicloruta conecte los atractivos turísticos del cantón Piñas? ___ Sí No _____
10. Si se implementara la cicloruta ecoturística ¿Qué atractivos turísticos naturales le gustaría visitar a usted? Reserva Ecológica Buenaventura _____ Chorro Viringo _____ Laguna Azul _____ Cerro Pata Grande _____ Mirador Virgen de la Merced _____
11. ¿Qué atractivos turísticos culturales le gustaría visitar a usted? _____ Museos _____ vestigios de Cortejo, _____ las Cavernas de la Chuva _____ otros
12. ¿Qué facilidades le gustaría encontrar en el trayecto de la cicloruta por los atractivos? Tiendas de abastecimiento _____ Letreros informativos _____ Talleres de bicicletas _____ tiendas de recuerdos _____ restaurantes _____ baños limpios y adecuados _____ otros
13. ¿Considera usted que la cicloruta generaría nuevas fuentes de empleo y desarrollo económico en el cantón? ___ Sí No _____
14. ¿Considera usted que la cicloruta ayuda al crecimiento turístico del cantón Piñas? ___ Sí No _____



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice C. Entrevista al Sr. alcalde

Nombre del entrevistado: Jaime Granda

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 58 años

Fecha: 22 de enero 2022

1. ¿En qué estado se encuentra actualmente la infraestructura vial en la zona urbana de cantón Piñas?

Actualmente, la infraestructura vial en la zona urbana del cantón se encuentra en buenas condiciones, ya que cuenta con asfaltos seguros para la circulación de los ciudadanos.

2. ¿Según su criterio técnico, la ciudad de Piñas está en condiciones físicas para realizar la implementación de una ciclorruta?

Ahora, el cantón cuenta con calles en buenas condiciones, pero no cuenta con los espacios adecuados para la única circulación de ciclistas, por lo que, sería un trabajo de infraestructura adicional en el caso de querer implementarlo.

3. ¿El GAD dispone de una estructura organizacional para la administración de una ciclorruta?

El trabajo del GAD es administrar los recursos eficientemente con la finalidad de buscar la estabilidad económica y social de los usuarios del cantón Piñas, por lo que, la propuesta estaría dentro de los objetivos del GAD, además de que incentiva la

generación de empleo y desarrollo económico, que es justamente lo que busca la administración.

4. ¿Cree que una ciclorruta mejorará la movilidad en el cantón Piñas, y a su vez reducirá los niveles de contaminación ambiental?

Completamente si, ya que, la mayoría de sus habitantes no cuentan con un vehículo y los transportes de la ciudad son cada vez más escasos, y los ciudadanos necesitan muchas veces movilizarse dentro de un tiempo y espacio específico, además de no cicloruta aportaría a la atracción turística y económica del cantón, sino incentivaría a los usuarios a la práctica deportiva que mejoraría su salud.

5. ¿Considera usted que la implementación de la ciclorruta beneficiará a la parte turística del cantón Piñas?

Al momento el cantón cuenta con varios atractivos naturales y culturales que no han sido potencializados adecuadamente dentro del sector turístico, por lo que, la implementación de una ciclorruta permitiría dar apertura a esta nueva oportunidad, además de ser una propuesta en el que no se hace uso de contaminantes.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice D. Entrevista al concejal suplente

Nombre del entrevistado: Fredy Zambrano

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 56 años

Fecha: 2 de febrero 2022

1. ¿En qué estado se encuentra actualmente la infraestructura vial en la zona urbana de cantón Piñas?

En lo que corresponde a la infraestructura de las vías en la zona, estas se encuentran adecuadas, ya que periódicamente se les da mantenimiento.

2. ¿Según su criterio técnico, la ciudad de Piñas está en condiciones físicas para realizar la implementación de una ciclorruta?

Pues a pesar que las avenidas se encuentran en óptimos estados, se carece de espacios o rutas que sean para ciclistas, por lo que se debería estimar a futuro un plan en donde se visualice la infraestructura y los gastos que se conlleva el diseño.

3. ¿El GAD dispone de una estructura organizacional para la administración de una ciclorruta?

Pues como no se ha considerado dentro de la planificación, no se cuenta con un área que se encargue, sin embargo, puede darse la obligación al departamento que maneja el área de turismo dentro del GAD.

4. ¿Cree que una ciclorruta mejorará la movilidad en el cantón Piñas, y a su vez reducirá los niveles de contaminación ambiental?

Pues siendo la bicicleta un vehículo no contaminante, se considera que con su uso se puede reducir la contaminación por smoke, de este modo su aporte al medio ambiente es significativo, en cuanto a la movilidad, también tendrá su contribución, movilizándolo a un sinnúmero de personas, a la vez que invita al ejercicio, contribuyendo a la buena salud.

5. ¿Considera usted que la implementación de la ciclorruta beneficiará a la parte turística del cantón Piñas?

Pues, estimó que sí, ya que al dar a conocer que el cantón cuenta con este tipo de recurso, invitará a propios y a extraños al recorrido, lo que fomentará la visita a la zona, dando origen a que la planta turística tenga nuevos incentivos.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice E. Entrevista a la Vicealcaldesa

Nombre del entrevistado: Lcda. Norma Loayza

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 52 años

Fecha: 2 de febrero del 2022

1. ¿En qué estado se encuentra actualmente la infraestructura vial en la zona urbana de cantón Piñas?

Las vías de acceso se encuentran en óptimas condiciones, ya que la labor del GAD es velar por su acondicionamiento y mantenimiento.

2. ¿Según su criterio técnico, la ciudad de Piñas está en condiciones físicas para realizar la implementación de una ciclorruta?

Tomando en consideración que las avenidas se encuentran en óptimos estados, se puede decir que la implementación de la ruta sería solo un proceso de adaptación, claro está que se tiene que planificar.

3. ¿El GAD dispone de una estructura organizacional para la administración de una ciclorruta?

En los actuales momentos el GAD no cuenta con el personal administrativo para este tipo de proyectos, sin embargo, puede verse la manera a futura de manejar la administración y direccionamiento del proyecto.

4. ¿Cree que una ciclorruta mejorará la movilidad en el cantón Piñas, y a su vez reducirá los niveles de contaminación ambiental?

Pues, estimó que sí, ya que sería una novedad para la zona, lo que permitiría que se ponga en auge un nuevo medio de transporte no contaminante.

5. ¿Considera usted que la implementación de la ciclorruta beneficiará a la parte turística del cantón Piñas?

Pues, sería de mucha ayuda ya que los habitantes, turistas y extranjeros tendrían una nueva actividad que realice dentro del cantón.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice F. Entrevista al ciudadano 1

Nombre del entrevistado: Ginger Motoche

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 22 años

Fecha: 5 de febrero 2022

¿Considera usted como habitante del cantón Piñas que la implementación de una cicloruta beneficiaría a la zona?

Pues, considerando, que es algo que no se ha dado en ningún momento, si, ya que es novedad para los ciudadanos del cantón, lo que fomentaría el recorrido de sus avenidas y sitios, de modo que aporta no solo a conocer, sino a que se generen ingresos, ya que normalmente se hacen gastos en bebidas y aperitivos, de este modo, si existen beneficios.

¿Si, se diera la implementación de una cicloruta acudiría?

Pues, si ya como dije es algo novedoso, que fomenta el ejercicio y la buena salud.

¿Considera que la implementación de una cicloruta, tendría buena acogida por parte de la ciudadanía del cantón?

En base a que nunca se ha dado algo de esta magnitud, pues estimó que sí, ya que existe una población mayormente joven, por lo que, si esta es novedosa, invitará no solo a la comunidad de la zona, sino a los vecinos de otros cantones.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice G. Entrevista al ciudadano 2

Nombre del entrevistado: Mayra Castillo

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 40 años

Fecha: 5 de febrero 2022

¿Considera usted como habitante del cantón Piñas que la implementación de una cicloruta beneficiaría a la zona?

Considero que sí, ya que, en la zona, no existe mayormente, áreas de distracción que inviten a la ejecución de algún deporte, siendo este proyecto, el que hace mención al uso de la bicicleta a través del recorrido por el cantón.

¿Si, se diera la implementación de una cicloruta acudiría?

Si iría, en mis días libres ya que yo poseo un negocio que me conlleva algo de mi tiempo.

¿Considera que la implementación de una cicloruta, tendría buena acogida por parte de la ciudadanía del cantón?

Pues considero que sí, ya que la cicloruta es novedad para todos los lugareños.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Apéndice H. Entrevista al ciudadano 3

Nombre del entrevistado: Elita Motoche

Nombre del entrevistador: Fernanda Zhigue

Edad del entrevistado: 48 años

Fecha: 5 de febrero 2022

¿Considera usted como habitante del cantón Piñas que la implementación de una cicloruta beneficiaría a la zona?

Todo lo que se desarrolle, en la zona a beneficio de los ciudadanos, aporta al cantón, en este caso la cicloruta, brinda la oportunidad de recorrer el cantón y disfrutar de sus atractivos, además de incentivar al ejercicio físico.

¿Si, se diera la implementación de una cicloruta acudiría?

Pues sí, solo debo coordinar mi tiempo.

¿Considera que la implementación de una cicloruta, tendría buena acogida por parte de la ciudadanía del cantón?

Siendo la cicloruta algo nuevo, estimo que todos iremos a visitar, sin embargo, su acogida dependerá de que se pueda ofertar posterior a la inauguración.



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda**, con C.C: # 0750950479 autor/a del trabajo de titulación: **Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro** previo a la obtención del título de **LICENCIADO/A EN TURISMO** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, a los 22 días del mes febrero del año 2022

Nombre: Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda

C.C: 0750950479

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Propuesta de cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro		
AUTOR(ES)	Zhigue Ordoñez, Maria Fernanda		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Murillo Paladines, Fabiola Alexandra, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Empresariales		
CARRERA:	Carrera de Turismo		
TÍTULO OBTENIDO:	Licenciado/a en Turismo		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	22 de febrero de 2022	No. DE PÁGINAS:	111
ÁREAS TEMÁTICAS:	Comercialización, oferta turística, atractivos turísticos		
PALABRAS CLAVE/ KEYWORDS:	Cicloruta, turismo, cantón Piñas		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): El objetivo del presente trabajo fue de proponer un diseño de una cicloruta a los atractivos turísticos, para la incrementación y comercialización dentro del cantón Piñas provincia de El Oro. Para la recolección de información, se ejecutó el trabajo de campo, el cual residió en la aplicación de herramientas que consintieron en analizar la implementación de una cicloruta para el cantón Piñas de la provincia de El Oro, así como sistematizar el estado actual de los atractivos turísticos de la zona. Como herramienta se usó la encuesta dirigida a 377 habitantes del cantón Piñas. Dentro de los principales hallazgos se encontró que la presente propuesta consta de una ciclovía bidireccional de 2.5m de ancho, ubicada a lo largo del Orquideario Municipal, la cual busca promover el desarrollo turístico para el cantón, estructurando y desplegando actividades a nivel cantonal, que fomente la visita de los turistas hacia los distintos atractivos.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-9-86825128	E-mail: fernandazhigue20@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN	Nombre: Ing. Knezevich Pilay, Teresa Susana, Phd	
	Teléfono: +593-4-2206950 ext. 5049	
	E-mail: teresa.knezevich@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	