



**“La Bicitren, una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi”**

Quinatoa Cando, Dayana Lizeth

Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y del Comercio Carrera de  
Licenciatura en Turismo

Trabajo de Integración Curricular Previo a la Obtención del Título Licenciatura en  
Turismo

Ing. Aguilera Montalván, Lisseth Ivanova

18 de agosto del 2023

Latacunga



Plagiarism report

TESIS.pdf

## Scan details

Scan time: August 17th, 2023 at 19:45 UTC  
 Total Pages: 89  
 Total Words: 22250

## Plagiarism Detection



8%

Types of plagiarism		Words
Identical	2.9%	639
Minor Changes	0.4%	86
Paraphrased	2.7%	600
Omitted Words	0%	0

## AI Content Detection



N/A

Text coverage

AI text  
Human text

## Plagiarism Results: (72)

<p><b>T-ESPEL-ITH-0106.pdf</b>  <a href="http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/15589/1/3-es...">http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/15589/1/3-es...</a>            dafecompu            DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO CARRERA DE INGENIERÍA EN ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y...</p>	<b>2.5%</b>
<p><b>REGLAMENTO-DE-GUIANZA-TURISTICA.pdf</b>  <a href="https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/05/re...">https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/05/re...</a>            REGLAMENTO DE GUIANZA TURISTICA Acuerdo Ministerial 1 Registro Oficial 761 de 24-may-2016 Estado: Vigente ACUERDO INTERMINISTERIAL No. 2...</p>	<b>0.8%</b>
<p><b>REGLAMENTO DE GUIANZA TURISTICA - PDF Descarg...</b>  <a href="https://docplayer.es/47124015-reglamento-de-guianza-turist...">https://docplayer.es/47124015-reglamento-de-guianza-turist...</a>            Iniciar la sesión ...</p>	<b>0.7%</b>

Certified by

About this report  
[help.copyleaks.com](https://help.copyleaks.com)

[copyleaks.com](https://copyleaks.com)

Firma:

Ing. Aguilera Montalván, Lisseth Ivanova

Directora



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Licenciatura en Turismo

### Certificación

Certifico que el trabajo de integración curricular: "**La Bicitren, una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi**" fue realizado por la Srta. **Quinatoa Cando, Dayana Lizeth**, el mismo que cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, además fue revisado y analizada en su totalidad por la herramienta de prevención y/o verificación de similitud de contenidos; razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que se lo sustente públicamente.

Latacunga, 18 de agosto del 2023

Firma:

**Ing. Aguilera Montalván, Lisseth Ivanova**

C. C.: 1723638035



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio  
Carrera de Licenciatura en Turismo

#### Responsabilidad de Autoría

Yo/ **Quinatoa Cando, Dayana Lizeth**, con cédula de ciudadanía 1723562250, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de integración curricular: **La Bicitreñ, una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi** es de mi/nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos, y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Latacunga, 18 de agosto del 2023

Firma

.....  
**Quinatoa Cando, Dayana Lizeth**

C.C.: 1723562250



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Licenciatura en Turismo

**Autorización de Publicación**

Yo, **Quinatoa Cando, Dayana Lizeth**, con cédula de ciudadanía n° 1723562250, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de integración curricular: **La Bicitren, una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi/nuestra responsabilidad.

Latacunga, 18 de agosto del 2023

Firma

.....  
**Quinatoa Cando, Dayana Lizeth**

C.C.: 1723562250

## **Dedicatoria**

A mis padres, por su gran amor, comprensión, paciencia, apoyo y valentía.

A mis hermanas, por el cariño y perseverancia para seguir nuestras metas

A mi novio, por estar siempre a mi lado desde un inicio.

## **Agradecimiento**

En primer lugar, a Dios por cuidarme y guiarme siempre en mi vida.

A mis padres, Olga Cando y Alejandro Quinatoa por apoyarme incansablemente para cumplir cada una de mis metas, por el amor recibido todos los días, la valentía a no rendirme, la paciencia para escucharme y valores inculcados durante toda mi vida.

A mis hermanas, Julissa y Pamela por siempre estar a mi lado, por cuidarme y ayudarme en todo momento, por el cariño honesto y por ser mis mentoras para luchar por mis sueños.

A mi novio, Xavier por el amor, paciencia, apoyo para no rendirme durante este proyecto.

De la misma manera a mi tutora de tesis la Ing. Ivanova Aguilera por su paciencia y conocimientos impartidos para culminar con el proyecto de investigación.

A todas las personas que han pasado en mi vida como Jessica P por sus ocurrencias, al Capitán Luis Eduardo por brindarme tiempo para realizar esta tesis y a todos los demás un agradecimiento sincero por haber sido parte importante para finalizar esta etapa.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula .....	1
Reporte de verificación de contenido.....	2
Certificación .....	3
Responsabilidad de Autoría.....	4
Autorización de Publicación .....	5
Dedicatoria .....	6
Agradecimiento.....	7
Índice de contenidos .....	8
Índice de tablas .....	12
Índice de figuras .....	14
Resumen.....	16
Abstract .....	17
Introducción .....	18
Capítulo I Generalidades .....	21
Planteamiento del problema.....	21
Formulación del problema.....	24
Antecedentes.....	24
Justificación e Importancia .....	26
Objetivos.....	27
<i>Objetivo General</i> .....	27
<i>Objetivos Específicos</i> .....	27
Variables .....	27
<i>Variable independiente</i> .....	27

<i>Variable dependiente</i> .....	27
Capítulo II Marco teórico .....	28
Turismo .....	28
<i>Conceptualización, historia y evolución</i> .....	28
Turismo Alternativo.....	33
<i>Conceptualizaciones y categoría</i> .....	33
Turismo de Aventura.....	34
<i>Historia, conceptualización, características y clasificación</i> .....	34
Turismo de Deporte.....	37
<i>Conceptualización, historia, tipos, clasificación</i> .....	37
<i>Historia del turismo de deporte</i> .....	38
<i>Enfoques del Turismo de Deporte</i> .....	38
<i>Tipos del Turismo de Deporte</i> .....	39
<i>Clasificación del turismo de deporte</i> .....	40
<i>Actividades de turismo de deporte</i> .....	41
<i>Ventajas y desventajas del turismo de deporte</i> .....	42
<i>Estrategias para promover el turismo de deporte</i> .....	43
Bicitren.....	44
<i>Historia de la bicicleta</i> .....	44
<i>Uso de la Bicicleta en Ecuador</i> .....	47
<i>Cicloturismo: formas de uso</i> .....	47
<i>Ciclismo en la provincia de Cotopaxi</i> .....	52
Ferrocarril .....	53
<i>Evolución, formas de uso</i> .....	53
<i>Ferrocarril en Ecuador</i> .....	54
<i>Ferrocarril en turismo en el Ecuador</i> .....	59

Bicitren.....	61
<i>Historia y evolución.....</i>	<i>61</i>
<i>La bicitren en Ecuador .....</i>	<i>62</i>
Capítulo III Marco metodológico.....	63
Metodología de la investigación.....	63
<i>Enfoque cuantitativo.....</i>	<i>63</i>
<i>Enfoque cualitativo.....</i>	<i>64</i>
Tipos de la investigación .....	64
<i>Investigación descriptiva .....</i>	<i>64</i>
<i>Investigación exploratoria.....</i>	<i>65</i>
Levantamiento de información.....	65
<i>Investigación de campo .....</i>	<i>65</i>
<i>Investigación bibliográfica.....</i>	<i>66</i>
Población y Muestra.....	66
Fuente e instrumentos de recolección de datos .....	68
<i>Fuentes primarias .....</i>	<i>68</i>
<i>Fuentes secundarias .....</i>	<i>68</i>
Instrumento de análisis de datos .....	69
Análisis e interpretación de resultados .....	69
Resultados de la encuesta.....	70
Resultados de la entrevista .....	84
Capítulo IV Propuesta.....	100
Antecedentes.....	100
Diagnóstico.....	101
<i>Descripción de Cotopaxi .....</i>	<i>101</i>
<i>Descripción de la geografía .....</i>	<i>101</i>

<i>Relieve</i> .....	114
<i>Aspectos demográficos</i> .....	120
<i>Economía del territorio</i> .....	121
<i>Descripción ambiental</i> .....	124
<b>Etapa I: Desarrollo</b> .....	126
<i>Inventario Turístico</i> .....	136
<i>Demanda</i> .....	143
<i>Estrategias (situación actual del Latacunga – Boliche)</i> .....	144
<b>Etapa II: Diseño del Producto</b> .....	146
<i>Conformación del producto</i> .....	146
<i>Planificación de las rutas</i> .....	147
<i>Mapeo</i> .....	149
<i>Itinerario</i> .....	153
<b>Desarrollo de la Bicitren (diseño, pruebas, satisfacción, análisis)</b> .....	159
<b>Encuesta de satisfacción</b> .....	162
<i>Costos</i> .....	165
<i>Canales de distribución</i> .....	168
<i>Manual</i> .....	169
<i>Comercialización del producto</i> .....	171
<b>Conclusiones</b> .....	172
<b>Recomendaciones</b> .....	173
<b>Bibliografía</b> .....	174
<b>Anexos</b> .....	177

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> <i>Historia de la creación de la bicicleta</i> .....	45
<b>Tabla 2</b> <i>Modalidades del ciclismo</i> .....	49
<b>Tabla 3</b> <i>Nacimiento de las paradas del tren en Europa</i> .....	54
<b>Tabla 4</b> <i>Género con el que se identifica</i> .....	71
<b>Tabla 5</b> <i>Nacionalidad</i> .....	72
<b>Tabla 6</b> <i>Estado civil</i> .....	73
<b>Tabla 7</b> <i>Edad</i> .....	74
<b>Tabla 8</b> <i>Ocupación</i> .....	75
<b>Tabla 9</b> <i>Origen</i> .....	76
<b>Tabla 10</b> <i>Actividades de turismo de aventura y deporte</i> .....	77
<b>Tabla 11</b> <i>Referente al término Bicitren</i> .....	78
<b>Tabla 12</b> <i>Experiencia</i> .....	79
<b>Tabla 13</b> <i>Días a realizar la actividad</i> .....	80
<b>Tabla 14</b> <i>Elección de la actividad</i> .....	81
<b>Tabla 15</b> <i>Actividades a desarrollar</i> .....	83
<b>Tabla 16</b> <i>Entrevistas</i> .....	84
<b>Tabla 17</b> <i>Aspectos climáticos</i> .....	103
<b>Tabla 18</b> <i>Descripción de los suelos</i> .....	108
<b>Tabla 19</b> <i>Forma de relieve</i> .....	115
<b>Tabla 20</b> <i>Aspecto ambiental en Cotopaxi</i> .....	124
<b>Tabla 21</b> <i>Problemas dentro de la infraestructura</i> .....	132
<b>Tabla 22</b> <i>Recorrido del Boliche al Parque Nacional Cotopaxi</i> .....	133
<b>Tabla 23</b> <i>Recorrido de la entrada del Parque Nacional Cotopaxi a Guaytacama</i> .....	134
<b>Tabla 24</b> <i>Recorrido desde la estación de Guaytacama a Latacunga</i> .....	135
<b>Tabla 25</b> <i>Inventario de atractivos turísticos</i> .....	137

<b>Tabla 26</b> <i>Inventario de transportes turísticos</i> .....	138
<b>Tabla 27</b> <i>Inventario de alimentación y bebidas</i> .....	139
<b>Tabla 28</b> <i>Inventario de alojamientos turísticos</i> .....	142
<b>Tabla 29</b> <i>Demandad turística</i> .....	144
<b>Tabla 30</b> <i>FODA</i> .....	145
<b>Tabla 31</b> <i>Matriz estratégica</i> .....	146
<b>Tabla 32</b> <i>Cronograma del recorrido</i> .....	148
<b>Tabla 33</b> <i>Mapeo de la primera ruta</i> .....	149
<b>Tabla 34</b> <i>Mapeo de la segunda ruta</i> .....	151
<b>Tabla 35</b> <i>Mapeo del tercer recorrido</i> .....	152
<b>Tabla 36</b> <i>Primer Full Day</i> .....	154
<b>Tabla 37</b> <i>Segundo Full Day</i> .....	155
<b>Tabla 38</b> <i>Tercer Full Day</i> .....	157
<b>Tabla 39</b> <i>Proceso del diseño de la Bicitren</i> .....	159
<b>Tabla 40</b> <i>Costeo del producto</i> .....	166
<b>Tabla 41</b> <i>Imprevistos</i> .....	167
<b>Tabla 42</b> <i>Punto de equilibrio</i> .....	167
<b>Tabla 43</b> <i>Utilidad</i> .....	167
<b>Tabla 44</b> <i>Precio de venta</i> .....	168

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> <i>Árbol de problemas</i> .....	23
<b>Figura 2</b> <i>Línea de tiempo de la evolución del turismo</i> .....	31
<b>Figura 3</b> <i>Componentes del turismo</i> .....	32
<b>Figura 4</b> <i>Categorías del turismo alternativo</i> .....	34
<b>Figura 5</b> <i>Turismo de aventura y sus características</i> .....	36
<b>Figura 6</b> <i>Clasificación del turismo de aventura</i> .....	37
<b>Figura 7</b> <i>Enfoques del turismo de deporte</i> .....	39
<b>Figura 8</b> <i>Modelo del Turismo de Deporte</i> .....	40
<b>Figura 9</b> <i>Niveles en el turismo de deporte</i> .....	41
<b>Figura 10</b> <i>Actividades del turismo de deporte</i> .....	42
<b>Figura 11</b> <i>Beneficios y desventajas del turismo de deporte</i> .....	42
<b>Figura 12</b> <i>Propuestas para el turismo de deporte</i> .....	44
<b>Figura 13</b> <i>PDOT Latacunga</i> .....	66
<b>Figura 14</b> <i>Género al que pertenece</i> .....	71
<b>Figura 15</b> <i>Nacionalidad a la que pertenece</i> .....	72
<b>Figura 16</b> <i>Estado civil</i> .....	73
<b>Figura 17</b> <i>Edad</i> .....	74
<b>Figura 18</b> <i>Ocupación</i> .....	75
<b>Figura 19</b> <i>Origen</i> .....	76
<b>Figura 20</b> <i>Actividades realizadas de turismo de aventura y deporte</i> .....	77
<b>Figura 21</b> <i>Referencia sobre el término Bicitreñ</i> .....	78
<b>Figura 22</b> <i>Vivir la experiencia</i> .....	79
<b>Figura 23</b> <i>Días para realizar la actividad</i> .....	80
<b>Figura 24</b> <i>Expectativas dentro de la ruta</i> .....	82
<b>Figura 25</b> <i>Actividades a realizar en la ruta</i> .....	83

<b>Figura 26</b> <i>Límites de la provincia de Cotopaxi</i> .....	102
<b>Figura 27</b> <i>Población de Cotopaxi</i> .....	120
<b>Figura 28</b> <i>Población de hombres y mujeres</i> .....	121
<b>Figura 29</b> <i>Economía de Cotopaxi</i> .....	122
<b>Figura 30</b> <i>Actividad económica de Cotopaxi</i> .....	122
<b>Figura 31</b> <i>Economía del sector</i> .....	123
<b>Figura 32</b> <i>Nivel de instrucción</i> .....	123
<b>Figura 33</b> <i>Nivel de analfabetismo</i> .....	124
<b>Figura 34</b> <i>Modelo del diseño de productos turísticos</i> .....	127
<b>Figura 35</b> <i>Travesía desde la Estación El Boliche – Latacunga</i> .....	131
<b>Figura 36</b> <i>Nivel de satisfacción</i> .....	162
<b>Figura 37</b> <i>Aspectos de mejora</i> .....	162
<b>Figura 38</b> <i>Aspectos de observación</i> .....	163
<b>Figura 39</b> <i>Puntuación del servicio</i> .....	164
<b>Figura 40</b> <i>Recomendación</i> .....	164
<b>Figura 41</b> <i>Precio del producto</i> .....	165

## Resumen

Este estudio presenta un nuevo medio de movilidad como el desarrollo de una bicitren dentro de la práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi, pues al poseer grandes atractivos naturales y culturales, los cuáles son visitados por turistas nacionales y extranjeros que recrean nuevas experiencias al conocer paisajes, volcanes, lagunas, páramos entre otros panoramas turísticos que hacen a Cotopaxi un destino turístico en potencia. Por medio de este documento, se determina la incorporación de dos transportes ecológicos como la bicicleta y el tren, vehículos utilizados por el ser humano en su vida cotidiana para trasladarse de un lugar a otro estableciendo una ruta desde La Estación Latacunga hacia La Estación El Boliche con la finalidad de volver a dar un nuevo uso a las olvidadas rieles del tren. Latacunga es una ciudad llena de costumbres, tradiciones y cultura que busca ampliar sus ofertas, productos y servicios turísticos para generar más economía a la población junto con el apoyo de las entidades públicas y privadas para construir una unidad integral y organizada en el turismo, es por ello, que esta nueva práctica de turismo de deporte y aventura permite fomentar el apoyo mutuo de organizaciones y estimular a los deportistas jóvenes y adultos alternativas para una nueva actividad turística al aire libre entre la naturaleza y su diversidad.

*Palabras clave:* Bicitren, turismo de deporte, turismo de aventura, desplazamiento – transporte terrestre, actividad turística.

## Abstract

This study presents a new means of mobility such as the development of the bike train as a sport and adventure tourism practice in the province of Cotopaxi, because it has great tourist attractions, which are visited by domestic and foreign tourists who recreate new experiences to know the natural landscapes, volcanoes, lakes, moors and other tourist attractions that make Cotopaxi a potential tourist destination. By means of this document, it is determined the incorporation of two ecological transports such as the bicycle and the train, vehicles used by human beings in their daily life to move from one place to another, establishing a route from Latacunga to El Boliche with the purpose of giving a new use to the old train stations. Latacunga is a city full of customs, traditions, culture that seeks to expand its offers, products and tourist services to generate more economy to the population with the support of public and private entities to build an integral and organized unit in tourism, that is why, this new practice of sport and adventure tourism allows to encourage the mutual support of organizations and stimulate young and adult athlete's alternatives for a new tourist activity outdoors among nature and diversity.

*Key words: bike train, sport tourism, adventure tourism, displacement – land transportation, tourist activity*

## Introducción

El presente estudio tiene como objetivo analizar la bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi. Por ello, según Díaz (2012) afirma que el mercado día a día busca nuevas formas de turismo más allá de sol y playa, conllevando a desarrollar un turismo de aventura que experimente nuevas sensaciones de riesgo en zonas naturales, dónde se tiene en práctica las técnicas, destrezas y habilidades en el ser humano, conforme al nivel de dificultad al cual pueden ser parte todos de poder experimentar retos y desafíos a través de equipos e instrucciones para el buen uso de nuevas actividades de adrenalina en la naturaleza.

Por lo tanto, establecer un nuevo producto turístico como la bicitren genera nuevas expectativas hacia los aventureros o deportistas que exploren nuevas emociones en conjunto con la naturaleza, saliendo de su zona de confort para ejecutar una nueva actividad turística, así como un transporte que sea amigable con el medio ambiente, en el cuál aborde lugares desde la Estación de Tren Boliche – Latacunga.

La bicitren una definición de unión de dos medios amigables con el entorno como la bici y el tren. Con el propósito de ofrecer, a los adolescentes, opciones para un deporte incólume y el medio ambiente. (Velayos, 2014)

Ahora bien, esta nueva actividad de aventura se desarrollará en áreas con paisaje, flora y fauna en el que se involucre la cultura, naturaleza y actividades físicas. Esta práctica desarrolla riegos de bajo nivel los cuáles son el esfuerzo físico, mental que permitirá el movimiento, equilibrio, conducción y firmeza que los deportistas apliquen a lo hora de su ejecución. (Organización Mundial del Turismo, 2019)

Así mismo, la provincia de Cotopaxi es un lugar idóneo para fomentar la práctica de un deporte de aventura, teniendo una población de 409.205 habitantes en el que se divide 288.235

en la zona rural y 120.970 en la zona urbana, perteneciente a la región interandina, constituida sobre unas sólidas montañas con aspecto antiguo de actividad volcánica, abarcando diversos paisajes, flora y fauna e inactivos volcanes como Los Ilinizas, El Saguatoa, Putzalahua, Chinibano, Rumiñahui y Santa Cruz. (Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial Cotopaxi, 2018)

En este sentido, Cotopaxi al contener diversos recursos como atractivos en sus diferentes cantones y parroquias genera diversas actividades recreacionales con el fin de atraer turistas extranjeros y nacionales para dar a conocer su cultura, tradición, patrimonio, naturaleza, aventura entre otros que el hombre pueda conocer.

En el mismo contexto, se analiza el tramo desde el Área Nacional de Recreación El Boliche (ANRB) ubicado al lado del Parque Nacional Cotopaxi, cuenta con 200 hectáreas de pinos y cipreses mientras que Latacunga está conformado por sus parroquias urbanas como Eloy Alfaro, Juan Montalvo, Ignacio Flores, La Matriz, San Buenaventura y parroquias rurales como Belisario Quevedo, Guaytacama, Joseguango, Mulaló, Pastocalle, Tanicuchí, 11 de Noviembre, Aláquez, Poaló y Toacaso (Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial Cotopaxi, 2018).

La provincia de Cotopaxi, un lugar de altas cumbres, dónde destacan sus paisajes, variedad de flora y fauna, cultura y tradición ofrece a los turistas diversos atractivos para disfrutar de una experiencia inolvidable. Igualmente, su capital desarrolla actividades turísticas como el agroturismo, turismo gastronómico, turismo de aventura, turismo rural, turismo cultural y ecoturismo.

Por consiguiente, la implementación de este deporte de aventura es una actividad recreativa que se componen del deporte físico y genera efectos de epinefrina para aquellos

deportistas que desean crear momentos de diversión acorde a las nuevas tendencias del mercado.

Dentro de la presente investigación se presentan varios problemas de acorde al producto, como los medios de difusión por el cual se va a dar a conocer esta actividad, así como el apoyo de entidades públicas y privadas para el desarrollo y mejoramiento de la Bicitreñ, también la seguridad un elemento importante para los visitantes a la hora de elegir, conllevando a una inadecuada gestión promocional y territorial, puesto que el turismo es un eje multiplicador en el que involucra lo social, ambiental y cultural, con el propósito del crecimiento tanto económico como urbano para toda una población.

En definitiva, se estima que la investigación desarrollada en campo y bibliográfica genere impactos positivos a las comunidades aledañas, en mejorar su calidad de vida, con emprendimientos dirigidos por entidades capacitadas para dar a conocer actividades innovadoras, sostenibles que permiten disfrutar al aire libre un deporte de nuevas aventuras alrededor de esta provincia.

## Capítulo I

### Generalidades

#### Planteamiento del problema

El turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi genera grandes cambios para la mejor calidad de vida, por lo tanto, la propuesta de una nueva actividad turística que requiere de capacidades motrices para el aprovechamiento y delectación del turista generar grandes expectativas de innovación, en el que, se utilice y adapte una bicicleta unida a las vías del ferrocarril que hoy en día no son utilizadas en el Ecuador.

En la provincia de Cotopaxi es primordial para generar nuevas actividades para el turismo, siendo conformada por diferentes atractivos turísticos que llaman la atención a nivel internacional, siendo parte de una gran planta turística que permite el acceso fácil y seguro para los visitantes. La generación de una nueva práctica en el turismo de deporte y aventura puede ser afectada en cuanto al interés y compromiso por los sectores gubernamentales, que apoyen con la ejecución de este deporte.

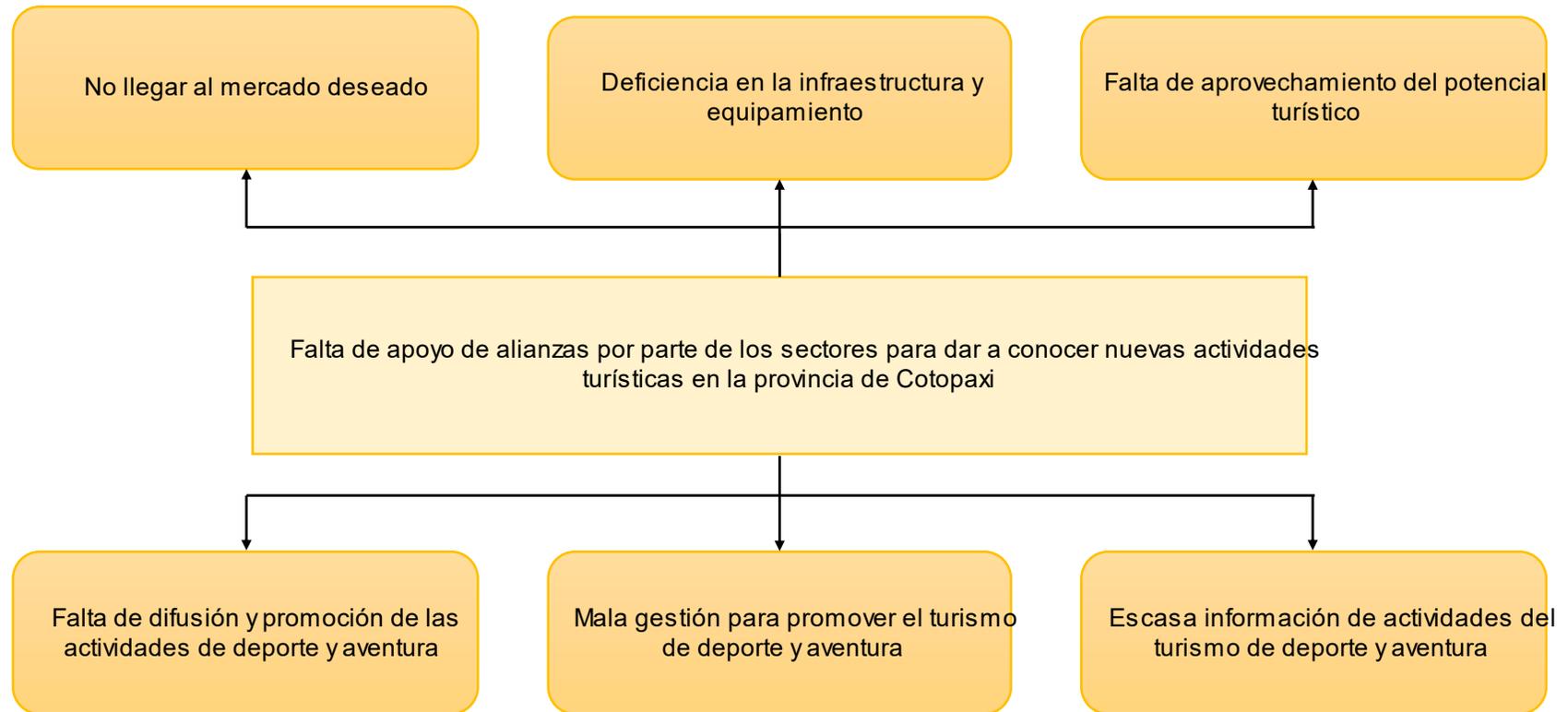
Por ende, el Área de Recreación El Boliche tiene paisajes que permiten estar en contacto con la naturaleza para disfrutar de nuevas experiencias de adrenalina dejando de lado el estrés de la vida cotidiana y generar momentos de diversión. No obstante, la falta de comercialización provoca grandes consecuencias en el turista, pues elige conocer otros atractivos dentro del país, dejando al lugar como un sitio de paso.

Por otra parte, Latacunga es un lugar lleno de cultura y tradición, que trata de ser más que una zona de paso, creando diferentes rutas adaptadas al gusto del turista para que decida hospedarse por días y seguir recorriendo las variadas actividades que tiene para ofertar a un mercado cambiante día a día, sin embargo la falta de interés y coordinación de los organismos públicos y privado, provoca que varios atractivos no sean ofertados, creando un

desconocimiento para el público e información desactualizada que no permite desarrollar un turismo para el beneficio de toda una población.

Con este fin, es necesario estudiar a fondo los tramos Boliche – Latacunga, el cuál es perteneciente a la provincia de Cotopaxi, en el cuál, se observa el desarrollo urbano – rural del sitio, así como las actividades económicas dedicadas la mayoría de los ciudadanos a la agricultura y ganadería. Por este motivo, gran parte de la población no se centra en el turismo, puesto que no existe un apoyo de organismos que capaciten y desarrollen proyectos que generen una mejor economía en las zonas aledañas.

Por lo tanto, se han presentado varios puntos desfavorables dentro del proyecto de investigación, como el desinterés de municipios, juntas parroquiales o barriales que fomente la actividad turística, también publicidad inadecuada a los atractivos y recursos turísticos que contiene cada parroquia, la seguridad y calidad de los servicios y productos ofertados al turista, conllevando a una mala gestión y planificación para promover el desarrollo económico, social y cultural de este sector.

**Figura 1***Árbol de problemas*

*Nota.* El árbol de problema analiza las causas y consecuencias surgidos dentro del estudio de investigación.

## **Formulación del problema**

¿Cómo incide la práctica de la bicitren en el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?

## **Antecedentes**

A partir que un nuevo mercado busca nuevas alternativas con el tiempo va surgiendo el Turismo de Aventura, una actividad que poco a poco va adquiriendo importancia para el viajero que proporciona iniciativas al aire libre, con la naturaleza, creando actividades diferentes que experimente sensaciones imprevistas.

Es por ello, que según Gazteriaren (2008) lo define como una amplia gama de actividades en la naturaleza, distinto a las zonas urbanas en el cual contiene retos para el turista, que contribuye la destreza y experiencia en la actividad, siendo parte fundamental la actividad deportiva, conllevando a una buena actividad física al aire libre, donde requiere de práctica y exigencias para cumplir los riesgos, estos están controlados por personas capacitadas para lograr el éxito en el ejercicio a realizar.

De esta manera, el turismo de aventura forma parte del turismo alternativo resaltando elementos característicos como el contacto con el medio ambiente, la adrenalina, la destreza en actividades deportivas dependiendo el nivel de dificultad, la resistencia física, el interés por descubrir algo nuevo y el recorrer nuevos territorios.

Dentro del Ecuador, el Ministerio de Turismo, MINTUR (2015) junto a la Asociación de Turismo de Aventura (ATTA – Adventure Travel Trade Association) manifestaron que el turismo de aventura es un producto preferido dentro del territorio ecuatoriano, por su ubicación, vegetación y altura la hace apta para realizar actividades como buceo, downhill, salto al aire libre, permitiendo el desarrollo anual del 14% en la visita de turistas al país, lo que económicamente se refleja en \$1.204.5 millones equivalente al 1,5% al turismo al PIB.

En este sentido, Cotopaxi al ser un destino turístico tiene varios atractivos que los visitantes desean conocer, de los más visitados como el Parque Nacional Cotopaxi, La Laguna del Quilotoa, Las 7 Cascadas de Zapanal, El Cerro Putzalahua entre otras desarrollando actividades como trekking o senderismo, ciclismo, montañismo, kayak, cabalgata apoyado por una planta turística necesaria para el incremento de turistas extranjeros y nacionales, generando nuevos tipos de turismo como el agroturismo, de naturaleza y comunitario.

Por tal razón, Ecuador al ser un país muy diverso entre cumbres, vegetación y otras características únicas para ser un gran destino turístico en el turismo de aventura, impulsando la práctica de actividades de deporte de aventura, en las diferentes provincias como Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Napo, Pastaza y Azuay con el respaldo del Ministerio de Turismo para desarrollar estos ejercicios en entornos naturales como el agua, aire y tierra. (W. Carvache, M. Carvache, O. Carvache & Recalde, 2018)

De acuerdo a la Asociación Argentina de Ecoturismo y Turismo de Aventura AAETAV (2016) nombra que el turismo de aventura favorece al crecimiento de un país, entonces presenta elementos fundamentales como ambiental, social, cultural y económico, tanto cuenta con un valor añadido que los turistas buscan en sus necesidades, actividades seguras llenas de adrenalina y emociones únicas sin importar el precio para disfrutar de esta actividad en diferentes localidades.

En resumen el turismo es una industria que va cambiando de este modo, los nuevos segmentos de mercado buscan una relación amigable con la naturaleza, generando grandes cambios económicos, sociales y culturales, así que el fomento de innovadoras actividades como la Bicitreñ una práctica de deporte que apuesta por impulsar a los jóvenes un nuevo deporte al contacto con la naturaleza, el desarrollo de un medio de transporte ecológico que experimente una capacidad física y mental para realizar un recorrido de dificultad y ciertos riesgos en el camino, todo ello controlado por las autoridades locales que impulsan actividades en espacios naturales con paisajes deslumbrantes, generando

emprendimientos locales que mejoren el desarrollo económico de los sectores vulnerables del sector.

### **Justificación e Importancia**

Ecuador un lugar lleno de naturaleza y cultura, que actualmente, va emergiendo con nuevas oportunidades dentro del campo turístico, pues debido a su gran diversidad para a dar a conocer sus paisajes, cultura, entre otras crea un gran potencial turístico para el mercado competitivo aportando de manera sostenible e integral al crecimiento del territorio. Es por ello que el turismo, es una de las economías para generar empleo e ingresos que contribuyan al progreso de una nación, ocupando el cuarto puesto fuera de las otras actividades que generan divisas al país.

Por otra parte, en la provincia de Cotopaxi existen varias actividades de aventura como el montañismo, senderismo, ciclismo de montaña, parapente entre otras actividades que aportan al fomento de la práctica de deporte y aventura, también cuenta con amplias áreas para brindar un servicio completo para los turistas, así mismo sus atractivos naturales son idóneos para el disfrute del paisaje dentro de la zona.

Esta propuesta ya ha sido analizada por otros investigadores como el Lic. Tamayo, ha desarrollado prácticas del prototipo, pero por falta de promoción e inversión, el proyecto quedó paralizado ya que para que un producto sea lanzado al mercado debe venderse a través de agencias de viajes locales que permite dar seguridad al turista. Otra iniciativa del Lic. Freire surge por recorrer desde Quito hacia Durán por las líneas férreas y recordar momentos de los viajes en tren con un nuevo medio de transporte como la Bicitren.

Por tal razón, este estudio de investigación opta por mejorar la calidad de vida de las comunidades implicadas, así como aportar con un nuevo mecanismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi como la Bicitren, con el apoyo de las entidades gubernamentales, así como la privada para generar una nueva actividad innovadora para

los turistas nacionales y extranjeros que disfruten de este deporte para los amantes del ejercicio y riesgo.

El proyecto pretende diseñar un nuevo medio de transporte conocido como la bicitren en las líneas férreas, pues el mejorar este espacio permite el aprovechamiento de senderos y mejora continua. Además, el desarrollo de esta actividad beneficiara a las comunidades cercanas para mejorar su estabilidad económica.

## **Objetivos**

### ***Objetivo General***

- Generar la actividad denominada bicitren, como una práctica de turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi

### ***Objetivos Específicos***

- Establecer el marco teórico y conceptual que sustenten las variables de investigación.
- Diagnosticar la situación actual de la ruta el Boliche – Latacunga y elaborando hitos para utilización e interpretación turística.
- Diseñar un manual y el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura tramo estación el Boliche – Latacunga

## **Variables**

### ***Variable independiente***

- Turismo de deporte y aventura

### ***Variable dependiente***

- La Bicitren

## Capítulo II

### Marco teórico

En este apartado se determinará y objetará todas las bases teóricas que precise la investigación, en las variables Bicitren y Turismo de Deporte y Aventura, con la finalidad de entender el objeto del estudio, las cuáles serán importantes para el desarrollo del estudio.

### Turismo

#### *Conceptualización, historia y evolución*

Según Guerrero & Ramos (2014) menciona que “El turismo ha ido teniendo grandes cambios, adaptándose a las nuevas tecnologías de la actualidad, así como también a las necesidades del consumidor, desarrollando valor dentro de las tres dimensiones de la sustentabilidad. A la vez generando empleo pleno y productivo, garantizando normas para el fortalecimiento de un territorio y el desarrollo local.”

De esta manera, la Organización Mundial del Turismo OMT, (2008) define al turismo como “una manifestación en común, patrimonial y económico que deduce la movilización del ser humano a diferentes lugares fuera de su lugar de residencia por causas personales, de negocios o recreacionales, en las que interfiere un gasto turístico por los turistas o visitantes.”

Conllevando a relacionar varios aspectos parecidos como la residencia habitual y sus actividades diarias, así como, la motivación de viaje pueda ser de ocio, recreación, descanso y negocio, con la finalidad de conocer un nuevo lugar al de su entorno, por un período inferior al año y realizar un gasto turístico por los servicios adquiridos dentro de su estancia. (Organización Mundial del Turismo, 2019)

Se puede decir que el término “turismo”, es una actividad económica que realiza el visitante ya sea nacional o extranjero en un período corto, una estadía diferente al de su

residencia, con un desplazamiento ya sea por negocios, recreación, ocio o descanso generando gasto económico en otro lugar.

Para dicho trabajo investigativo, es fundamental como se origina el turismo, por ende, se conoce el inicio ayuda a comprender mejor el presente y futuro de esta actividad. Anteriormente, el término se identifica y desarrolla a través de diferentes autores con diversas conceptualizaciones para dar a entender lo que al día de hoy se conoce como Turismo.

Desde épocas remotas como la antigua Babilonia se observan los viajes, ya sean por motivos religiosos, competencias como las Olimpiadas, pero a partir del Imperio Romano se puede identificar estas actividades como el desplazamiento de personas desde la ciudad de Roma hacía el campo para unas vacaciones de verano. Así empiezan los viajes a lugares diferentes de su hábitat bien buscan distraerse en algo que les haga sentir nuevas sensaciones, entonces en esta etapa ya se desarrolló itinerario para las rutas, tiempo y distancias de los caminos. Por otro lado, aún no existía el término turismo, pero ya realizaban actividades de acorde a lo que hoy se conoce.

Después de la pérdida del Imperio Romano, los viajes se vuelven peligrosos, no obstante, hasta la Edad Media el ser humano empieza a viajar en grupo con una guía que informaba sobre su trayectoria y hospedajes dónde podrían descansar. A partir de las Cruzadas el comercio empieza a tener acogida dónde los negociantes recorrían caminos largos para dejar su mercancía, es así, que el hospedaje toma relevancia y se integra como un negocio con licencias de funcionamiento para su actividad económica, conllevando a crear espectáculos o sitios de diversión para que más comerciantes opten por una sola ruta. De esta manera llega el Renacimiento dónde los viajeros se orientan por el mar, con expediciones para conocer otros países así se origina la historia de los viajeros.

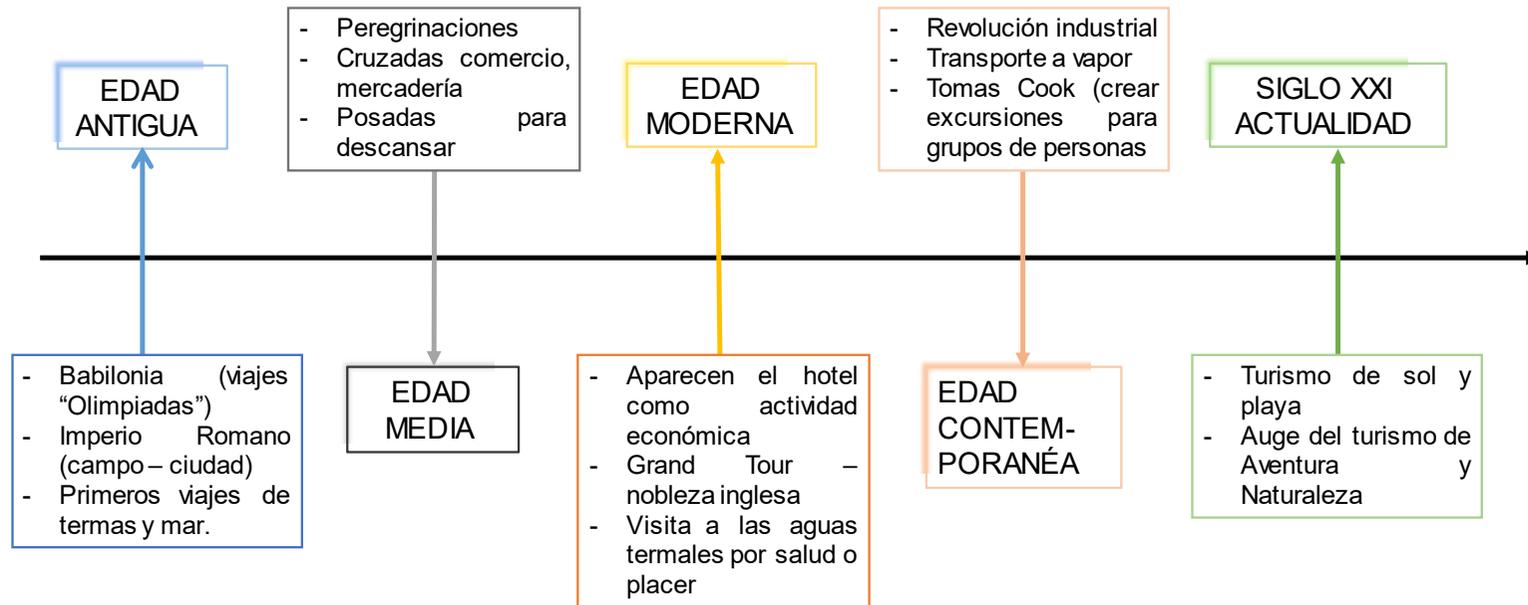
A partir del siglo XVI, XVII, XVIII aparece el término Grand tour dónde la nobleza realizaba sus viajes por conocimientos, educación y aventura con una duración de tres años, resaltando los baños termales y de mar como curativos y de placer. Es entonces, que la Revolución Industrial marca un gran antecedente para un mejor desplazamiento de los viajeros dentro de las clases altas y trabajadoras, por ello se desarrollan los primeros hoteles, muelles, y centros de diversión siendo así que el padre del turismo como Thomas Cook inicia actividades de transportar pasajeros de manera organizada. A mediados del siglo XIX se evidencia una modalidad de turismo de nieve, deportes de esquí, siendo el boom del movimiento turístico, mejorando la infraestructura de los hospedajes y el transporte obteniendo ingresos para el beneficio del desarrollo.

Para finalizar el período de la Primera Guerra Mundial e iniciar la segunda aparece las máquinas de automotor las cuáles aportan al turismo en su evolución, realizando salidas en bus, por otro lado, la aviación genera vuelos desde Inglaterra a EE. UU varios factores son involucrados para que el turismo sea un elemento fundamental para el desarrollo, las clases medias obtienen derecho a las vacaciones pagadas donde buscan viajes para pasar su tiempo libre fuera de su residencia habitual.

Por tal motivo, el turismo ha ido generando gran acogida en los países europeos transformándose en algo masivo atrayendo el interés sobre esta industria mejorando los vuelos, la capacidad, el equipamiento, entre otros aspectos creando los vuelos charter para viajar internacionalmente, este avance provoca que ciertas industrias no relacionadas con el turismo observen el gran potencial y decidan invertir creando agencias dónde se vende el producto turístico con precios al alcance de todos a través de las operaciones de marketing que ya existían en ese entonces. (Acerenza, 2006)

Figura 2

Línea de tiempo de la evolución del turismo



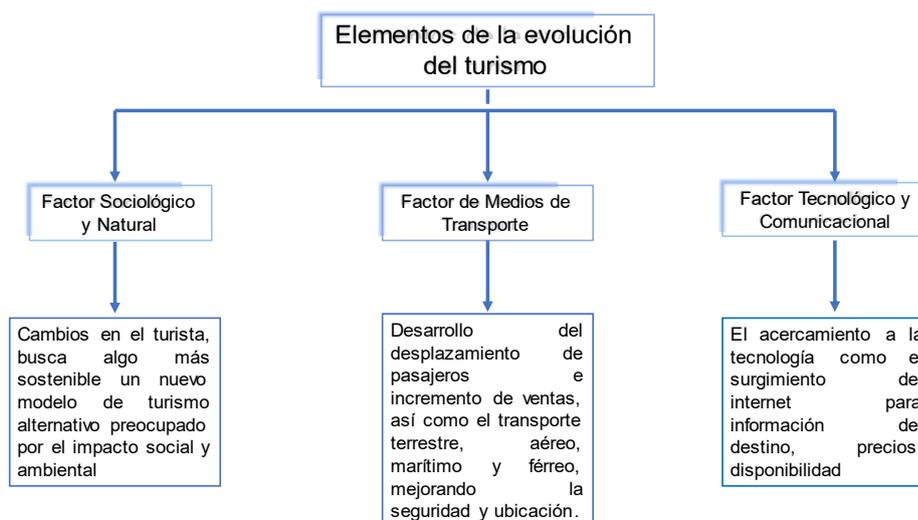
Nota. La línea de tiempo representa la historia del turismo en Europa. Tomado de: (Acerenza, 2006)

En este sentido, al haber estudiado la historia del turismo se puede decir, que conforme el ser humano evoluciona la industria turística también, al día de hoy la tecnología y los nuevos medios de comunicación permiten estar más cerca del viajero y comprender más información útil para el mejoramiento dentro del sistema turístico.

Por consiguiente, existen elementos que resaltan dentro de la evolución del turismo y su trayectoria, el primero es lo social y el entorno conocido como el factor sociológico y natural, el segundo el auge de los medios de transporte para un fácil desplazamiento de personas y el último los medios de comunicación a través de la tecnología.

### Figura 3

#### Componentes del turismo



*Nota.* Elementos de la evolución del turismo. Tomado de: (Bonilla, 2013)

Desde principios del hombre el término “movilización” o “desplazamiento” han sido parte del conocer nuevos territorios ya sea por diferentes motivos, con el avance industrial y motor se desarrollaron nuevos medios de transporte para un fácil acceso para todo individuo, siendo así el turismo un elemento clave para el progreso del cuál con el tiempo se establece nuevos enfoques como el turismo alternativo.

## **Turismo Alternativo**

### ***Conceptualizaciones y categoría***

Debido al cambio constante dentro de la actividad turística y las preferencias del viajero se crea el turismo alternativo, sustituyendo ampliamente al turismo de sol y playa, una nueva modalidad que se centra en la naturaleza, la aventura y el crecimiento local.

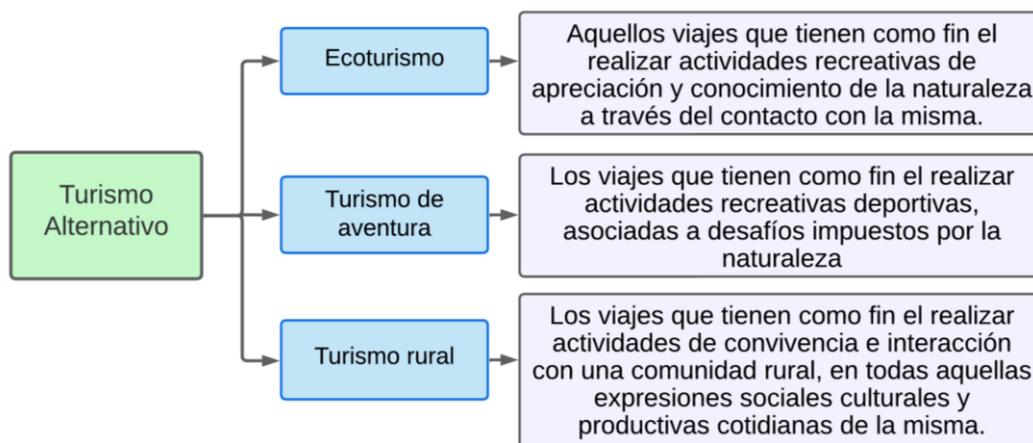
Según la Secretaría de Turismo SECTUR, (2004) “el turismo alternativo son actividades entretenidas al aire libre con la naturaleza, cultura y sociedad con el acuerdo de entender, acatar y aprovechar todos los atractivos con el cuidado y preservación de los mismos”.

De otro modo el autor Eulogio (2010) lo define como “una nueva modalidad extensa y variable en el cual se divide el turismo rural, salud, aventura, ecoturismo y sustentable tomando relevancia los entornos naturales y culturales de la zona, relacionados con actividades de deporte”.

Además, Narvaez (2014) menciona que “el turismo alternativo se desarrolle en localidades de menor escala, con la finalidad de controlar los efectos negativos que produzca esta actividad”.

Por otra parte, el inicio de esta nueva tendencia se origina tras las preferencias y peculiaridades que desarrollan diferentes categorías que engloban dicha modalidad, la preocupación por el medio ambiente, el cuidado de los pueblos y culturas son componentes para las siguientes clasificaciones. -

En la búsqueda para explorar nuevos lugares y desarrollar actividades sin perjudicar al entorno natural se plantea un turismo que ofrezca experiencias maravillosas, seguras y sostenibles que brinde el placer de convivir en armonía con los pobladores y localidades. A continuación, se presenta las categorías en las cual se divide el turismo alternativo:

**Figura 4***Categorías del turismo alternativo*

*Nota.* División del turismo alternativo y su conceptualización. Tomado de (Secretaría de Turismo,2016)

Una vez, presentado las categorías del turismo alternativo dentro de la línea de investigación se enfoca el turismo de aventura, el cual permite realizar actividades entorno al deporte para el bienestar físico del ser humano, así como las emociones emitidas al ejecutar dicho ejercicio.

### **Turismo de Aventura**

#### ***Historia, conceptualización, características y clasificación***

Cómo se había mencionado anteriormente, el turismo de aventura es una clasificación del turismo alternativo, puesto que se adapta a las nuevas exigencias del mercado, basados en entornos naturales con un grado de dificultad.

Al principio este tipo de turismo surge por las actividades de entretenimiento para el descanso, tomando en cuenta las preferencias del turista en la naturaleza y aventura, estos nuevos nichos dentro de la industria buscan el cuidado y protección del medio ambiente enlazando a practicar nuevos deportes.

A partir de los años setenta, el avance del turismo por promover nuevas tendencias efectúa la venta del turismo de aventura, una actividad que permite el desarrollo y son administradas por los entes competentes para el buen uso del territorio bajo los criterios de sustentabilidad. (Andrade, Quiñonez, & Tapia, 2018)

Es así como la conceptualización del turismo de aventura ha sido objeto de estudio para dar a conocer dentro de los distintos organismos internacionales.

Según la Organización Mundial del Turismo, OMT (2002) define esta tipología como “viajes realizados por los turistas en busca de actividades generalmente (pero no necesariamente) orientadas a la práctica de ejercicio físico, y que suelen realizarse en zonas remotas o relativamente inexploradas”.

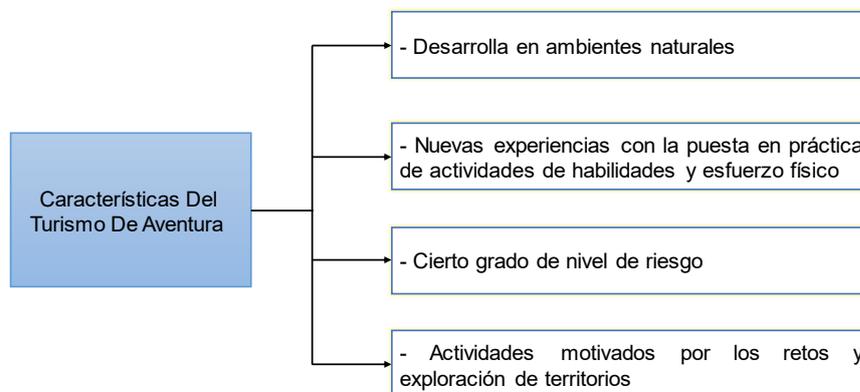
De consiguiente, la Secretaría de Turismo, (SECTUR, 2004) manifiesta que el “turismo de aventura son los viajes que tienen como fin el realizar actividades recreativas, asociadas a desafíos impuestos por la naturaleza” (p. 26).

De la misma forma, para una investigación más precisa por parte de la Organización Mundial del Turismo, (OMT, 2014) “puede ser nacional o internacional, notificando el visitante sobre el tiempo de estadía superior a una noche y menor a un año”.

Es por ello, que lo definido anteriormente involucra varios factores como la naturaleza, lo cultural y la capacidad física puesto que el visitar un lugar pretende conocer la flora y fauna del lugar, así como la actividad física y el contacto con la comunidad aledaña, siendo fundamental presentar las características que hace el turismo de aventura como:

## Figura 5

### *Turismo de aventura y sus características*



*Nota.* Las principales características del turismo de aventura. Tomado de: (Rivera, 2010)

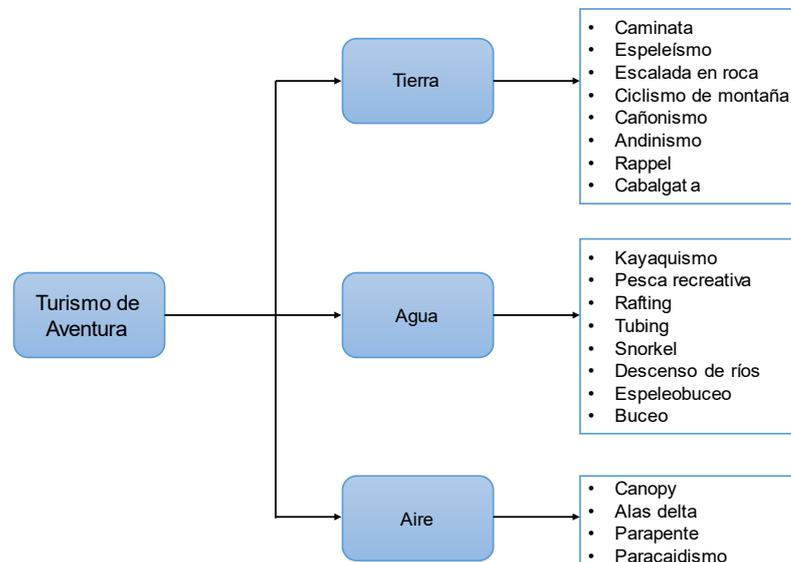
En tal sentido, el turismo de aventura es una actividad que fomenta el deporte ya sea físico y mental al aire libre, permite ser una fuente de ingresos y creación de empleo para toda una población y fortalece los ejes de la sustentabilidad, así como la infraestructura para un uso adecuado con el objetivo de que las siguientes generaciones puedan conocer y disfrutar de este tipo de turismo.

Finalmente, para que esta actividad sea regulada correctamente el Ministerio de Turismo dentro del Reglamento de Operación Turística de Aventura (2014) propone en el Art. 2 “La operación turística de aventura comprende las diversas formas de organización de viajes y visitas mediante modalidades turísticas de aventura, lo cual se promoverá y se desarrollará por medio de las agencias de viajes operadoras o duales (empresas comerciales) autorizadas para organizar las diversas modalidades turísticas de aventura en Ecuador”.

Según el reglamento el turismo de aventura se clasifica según el elemento natural en el que se lleve a cabo la actividad como:

## Figura 6

### Clasificación del turismo de aventura



Nota. Clasificación del turismo de aventura y sus actividades. Tomado del (Ministerio de Turismo, :Turismo de Aventura, producto priorizado en el Ecuador, 2015)

Dado el desarrollo que efectúa esta actividad turística en la que predomina la naturaleza, el entorno cultural y social, establece prácticas de deporte que pueden llegar a niveles emocionantes para el turista, para los amantes de la aventura y adrenalina buscan ejecutar diferentes actividades ya sea en la tierra, agua o aire, porque para el turismo de aventura no existen límites para alcanzar emociones de otro nivel.

## Turismo de Deporte

### Conceptualización, historia, tipos, clasificación

Para Fernández (2017) el turismo deportivo, por una parte, “busca satisfacer nuestras necesidades de practicar deporte y disfrutar de ello, y por otra, de romper por completo con la monotonía y el estilo de vida tan sedentario que tiene la mayor parte de la sociedad.”

También, según Andrade, Quiñonez & Tapia (2018) lo definen como “una modalidad de turismo que comprende las diversas formas activas o pasivas de la actividad deportiva. En el turismo deportivo activo, los turistas realizan viajes y se involucran en la ejecución de prácticas físicas; mientras que el turismo pasivo, los turistas viajan hacia un destino para disfrutar eventos deportivos.”

Por último, según EAE Business School, (2020) afirma que es “el desplazamiento para presenciar algún evento o con el objeto de practicar una disciplina deportiva. Hay que decir que, en ocasiones, las distancias recorridas superan los miles de kilómetros. Cuanto más mediático sea un evento a nivel internacional, más probable es que haya desplazamientos masivos.”

Es decir, el turismo de deporte es una nueva tendencia dentro del mercado nacional e internacional, pues la práctica de estos ejercicios en grupos grandes o individuales provoca el seguimiento de que más personas se unan a realizar y ejecuten dicha actividad.

### ***Historia del turismo de deporte***

Desde un inicio el turismo y deporte eran dos actividades que se desarrollaban a finales del siglo XX y que ahora en la actualidad se acepta como un nuevo tipo de turismo dentro del de aventura.

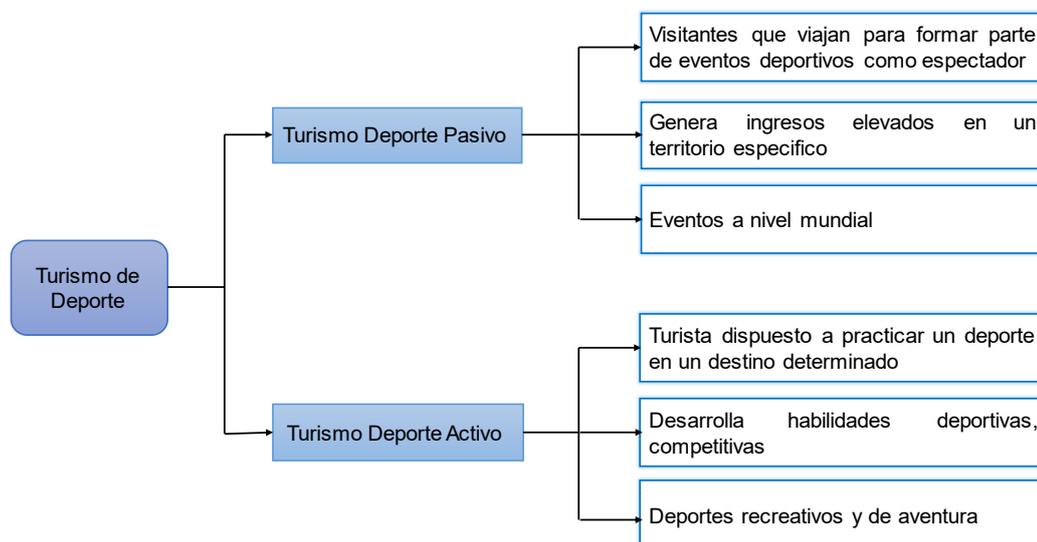
Bajo esta nueva modalidad nace el turismo de deporte en el que varios países se centran en esta actividad, por tanto las empresas públicas como privadas ofrecen productos donde el turista puede realizar algún deporte o ser espectador de eventos mundiales deportivos. (Moreno, 2015)

### ***Enfoques del Turismo de Deporte***

Según Moreno (2015) existen dos enfoques dentro del Turismo de Deporte como:

## Figura 7

### Enfoques del turismo de deporte



*Nota.* División del Turismo de Deporte. Tomado de: (Moreno, 2015)

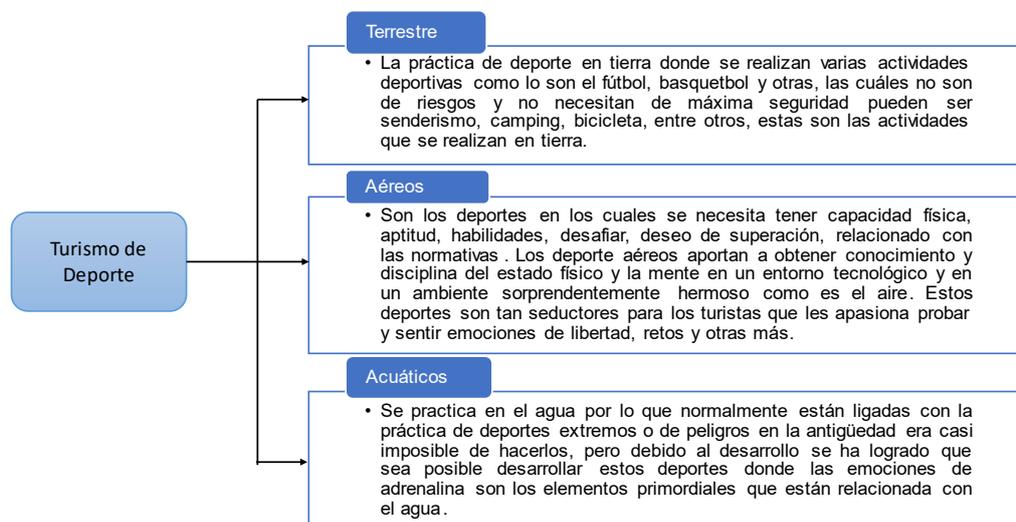
Estos nuevos enfoques del Turismo de Deporte permiten saber a cuál pertenecen los turistas, pues el ser un espectador de eventos deportivos a gran escala son los que más ingresos generan al país, así como a los servicios complementarios por el tiempo de estadía, también el practicar actividades deportivas permite el desarrollo de habilidades para ejecutar dicho deporte ya sea en agua, tierra o aire.

### ***Tipos del Turismo de Deporte***

Estos se pueden clasificar según el entorno en los que se realizan como:

## Figura 8

### Modelo del Turismo de Deporte



*Nota.* Tipos dentro del turismo de deporte. Tomado de (Bohorquez, 2015)

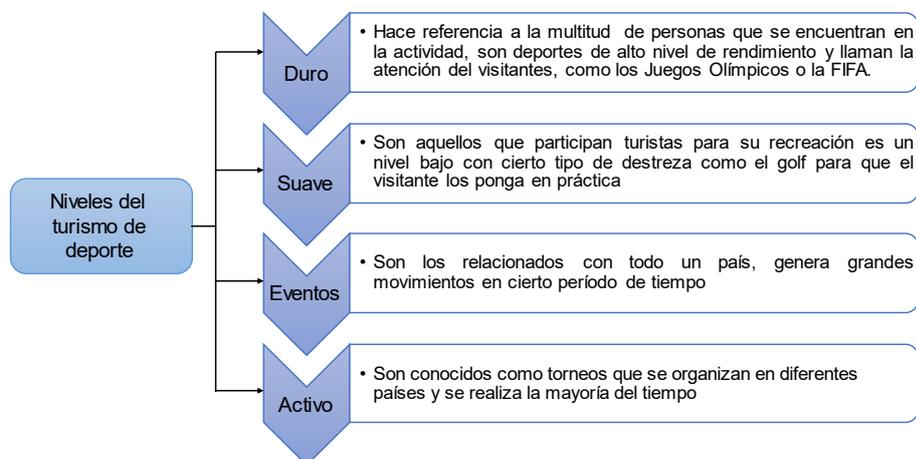
Dentro del cantón Latacunga se puede realizar actividades relacionadas al turismo de deporte ya será terrestre o aérea, así como los deportes permiten la destreza, fuerza y equilibrio para el ser humano en conocer eventos pequeños hasta masivos y ser partícipes de esta nueva modalidad.

### **Clasificación del turismo de deporte**

El turismo de deporte es una actividad que va creciendo dentro de la industria para ser partícipes de esta nueva modalidad como es:

## Figura 9

### Niveles en el turismo de deporte



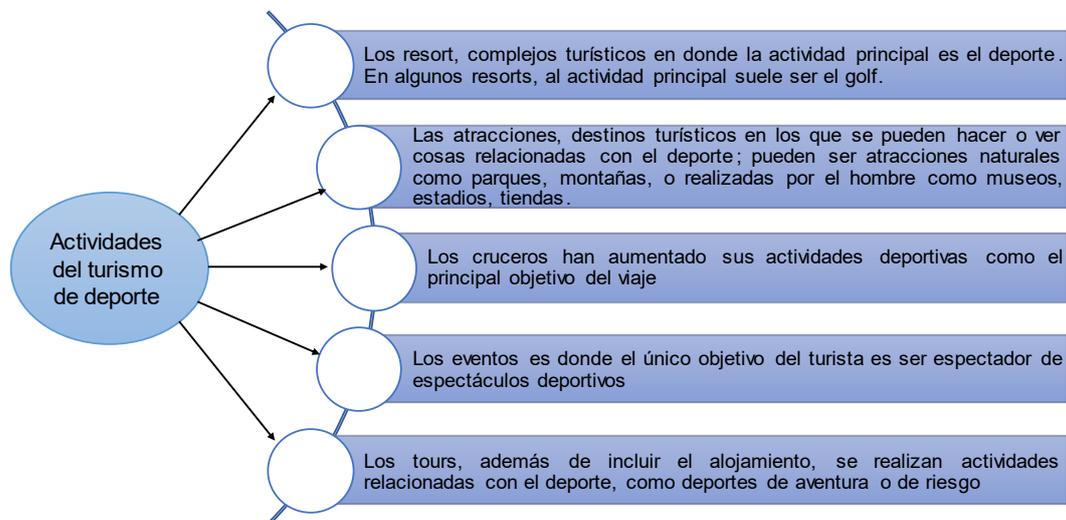
*Nota.* Niveles del turismo de Deporte. Tomado de Bohórquez, (2015)

Así mismo, está catalogado desde el nivel que un turista puede ejercer, entonces el cuidado físico permite la ejecución de este tipo de deporte. También, se toma en cuenta la capacidad del lugar y la infraestructura para desarrollar el tipo correspondiente en el sector, pues el buen desarrollo permite un buen desarrollo tanto para los participantes como público en general.

### **Actividades de turismo de deporte**

De igual manera, Hudson (2003) entiende por turismo deportivo “todo viaje que requiera desplazarse lejos de la residencia principal para participar en una actividad deportiva para recrearse, para competir o presenciar los deportes de base o de élite o para visitar atracciones deportivas como estadios o parques acuáticos”.

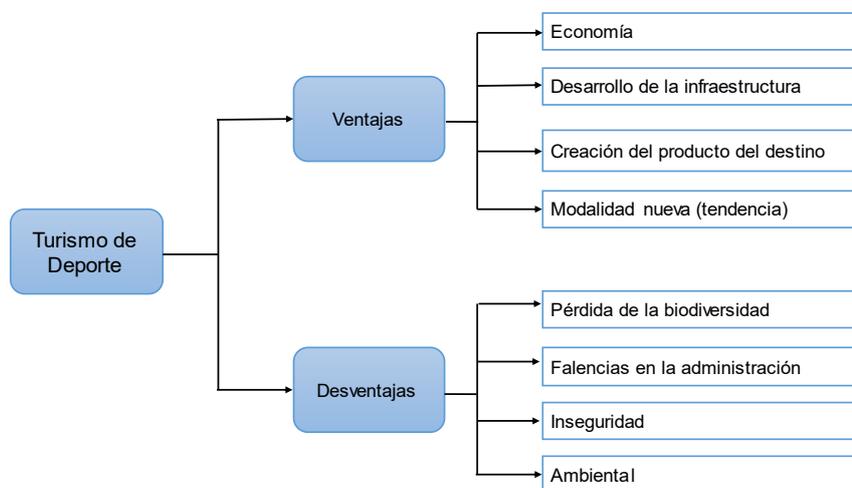
Pese a no existir un alto grado de consenso, autores como Kurtzman y Zauhar (1997, en Beddie y Hudson, 2003:5) llegaron a identificar cinco clases de turismo deportivo:

**Figura 10****Actividades del turismo de deporte**

*Nota.* Actividades del Turismo de Deporte. Tomado de (Beddie y Hudson, 2003)

**Ventajas y desventajas del turismo de deporte**

De este modo el turismo genera servicios turísticos para mejorar la estabilidad económica de la provincia, tomando en cuenta, que pueden surgir aspectos negativos dentro de este tipo de turismo:

**Figura 11****Beneficios y desventajas del turismo de deporte**

*Nota.* Beneficios y Desventajas del Turismo Alternativo. Tomado de la OMT (2020)

En concreto, el turismo de deporte está generando una nueva forma de viajar y explorar el lugar exponiéndose a grandes cambios que pueden ser beneficiosos y otros no tantos. De este modo, Iranzo (2003) menciona: “del servicio complementario o producto añade valor a la calidad, diversificando para contribuir con los atractivos y un producto o consumo complementario, diversificado y, en general, de calidad, pudiendo contribuir a la diversificación de los destinos, así como a la tendencia de la demandad a largo plazo”.

(p.183)

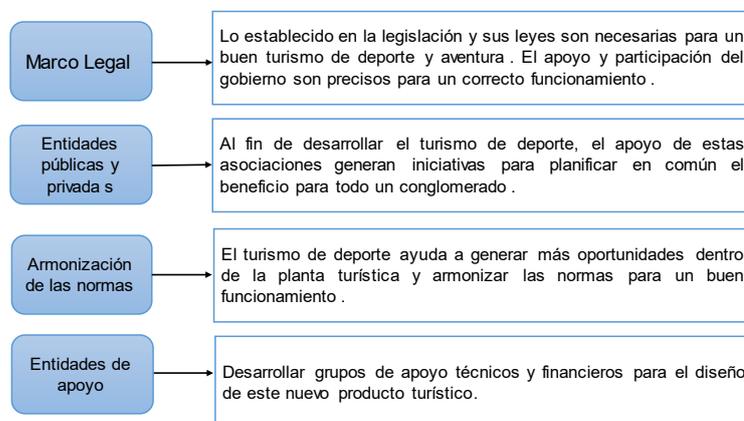
Por ello toda actividad turística que se promueve obtiene grandes beneficios como desventajas en la zona que se ejecuta, además, el desarrollo y mejora de calidad de vida permite a los interesados en mejorar sus ingresos, así como ser parte de este nuevo atractivo desde Latacunga hacia El Boliche, por otra parte, las desventajas presentadas pueden alterar el área ya que la introducción de un nuevo deporte como la Bicitren puede generar un impacto en la naturaleza y sus alrededores.

### ***Estrategias para promover el turismo de deporte***

Las estrategias son importantes para dar un buen desarrollo al Turismo de Deporte, también, generar buenos resultados permite el mejor desempeño de las actividades recreativas para los extranjeros, pensando en su bienestar y satisfaciendo sus necesidades en el destino. Según Chandler (2003) manifiesta que “se puede formar estrategias de desarrollo, centrándose en la zona dónde se ejecute el turismo de deporte y aventura, convirtiendo un destino turístico sostenible certificando el equilibrio entre los 3 ámbitos de la sostenibilidad; económico, social y ambiental. De esta forma, perfeccionando su posición turística con niveles de diferenciación”.

## Figura 12

### Propuestas para el turismo de deporte



*Nota.* Estrategias para el Turismo de Deporte. Tomado de (Dupont Chandler, 2003)

Como se observa en la Figura 12 es necesario crear estrategias para el desarrollo de las actividades deportivas y aventura dentro del área recreacional, en relación con el crecimiento y calidad del lugar, los turistas y la naturaleza. De este modo, se establecen leyes, normas que permitan que este nuevo producto sea sostenible en el territorio, con el apoyo de entidades pública y privadas para generar un mejor futuro dentro de la economía local.

## Bicitren

### ***Historia de la bicicleta***

Desde épocas antiguas como Egipto, China e India la bicicleta ya era considerado un vehículo popular para trasladarse, paso por diversas transformaciones para adecuarla a lo que hoy actualmente se conoce como “bici”.

**Tabla 1***Historia de la creación de la bicicleta*

<b>Años</b>	<b>Descripción</b>
<b>1816 - 1818</b>	El Barón Von Drais creó la Draisiana o Caballito Pedestal, no se podía cambiar de dirección mientras rodaba y era impulsado por los pies.
<b>1836</b>	Pierre y Michaux crean el Velocípedo Frances, tenía un manubrio con pedales ajustados al centro de la rueda delantera.
<b>1839</b>	Macmillan construyo el Pedaleador para su propio uso.
<b>1870</b>	La familia Starley desarrolla la Gran Rueda, con la idea de Michaux. La llanta delantera media más de 60 pulgadas y la trasera sólo 20.
<b>1873</b>	James Starley crea el Triciclo Salvo Majestuosos para las mujeres ciclistas ordenado por la Reina Victoria donde nace el ciclismo.
<b>1876</b>	James Starley diseña el Triciclo de Palanca para evitar dificultades de montar en la Gran Rueda.
<b>1881</b>	Smith Machine construye la Bicicleta Estrella, para hacer más seguro al modelo de la Gran Rueda crea una pequeña rueda delantera con palancas.
<b>1885</b>	J.K. Starley diseña la Bicicleta Errante con rueda trasera, cadena y piñón, manubrio, balines en las masas, tubo de metal ligero y estructura de diamante.
<b>1887</b>	Dunlop lanza el primer neumático con cámara de aire para el triciclo.
<b>1890</b>	La Bicicleta Triangular, tenía tubos de diámetros pequeños en pares y ligera, siendo el distintivo futuro para la bicicleta en Inglaterra.

Años	Descripción
1895	Marie y Pierre Curie, eligieron la bicicleta como forma para viajar por el campo y en la naturaleza, permitiéndoles relajarse de la vida.
1903	Se lleva la primera reunión del Tour de Francia, así en 1090 se da el Giro de Italia.

*Nota.* Historia de este gran invento o medio de transporte. Tomado de ( Bizkaia, s.f)

Hoy en día la bicicleta ha tomado gran relevancia dentro del ser humano, puesto que ha sido un instrumento de suma importancia para el desplazamiento, dejando de ser solo una opción de ricos pasa a convertirse para todos, ya que el comportamiento y preocupación por el medio ambiente hace de este mecanismo el aliado perfecto para un transporte y actividad de deporte y aventura.

Es entonces, que al hablar del término bicicleta se lo define de la siguiente manera. Según Arranz (2013-2014) “es un mecanismo importante que mejora la vida utilizada en el deporte, recreación, transporte y salud.” También según Porras (s.f) menciona que “es un elemento de transporte que abarca dos ruedas, pedales, cadena, piñón y plato “.

Por último, según Gordon (1995) define que la bicicleta “es un medio de propulsión por el esfuerzo de un individuo, para la movilidad a través de diferentes puntos de salida”

Por tal razón, es importante conocer el término ya que, actualmente este medio de transporte es empleado para el desplazamiento de varias personas a través del campo a la ciudad o viceversa, un modelo capitalista que genera efectos positivos en el medio ambiente. Formando, varios aspectos dentro del ocio, deporte, salud, en el cuál, se ha desarrollado diferentes campos de deporte como el ciclismo, carreras en las que permite al ciclista aplicar habilidades y destrezas dentro de la competencia.

### ***Uso de la Bicicleta en Ecuador***

La bicicleta en Ecuador ha evolucionado en su utilización y en sus medios desde que se presentó a mediados del siglo XX. En un principio fue una posibilidad para trasladar la correspondencia, y a la larga se convirtió en un instrumento de entretenimiento por el poder con el que el automóvil se incrustó en las comunidades urbanas, especialmente en la capital, lo que a partir de ese momento forzó un modelo de transporte.

En cualquier caso, hay que tener en cuenta que en los últimos años ha cobrado fuerza debido, en parte, a las conversaciones sobre cuestiones ecológicas, que dieron lugar al consentimiento de acuerdos y convenios como el de Kioto y la Declaración de Río de Janeiro. Posteriormente, durante la década de 1980, surgieron algunas asociaciones que intentaron presentar una visión factible en los emprendimientos propuestos para producir conciencia social y disminuir los problemas naturales. Una de las líneas de actividad incluía el transporte mediante bicicletas para avanzar en un modelo de portabilidad menos sucio, menos desorbitado y más eficaz (Pinto, Fuentes, & Alcivar, 2015).

En las grandes áreas urbanas, la contaminación natural es una preocupación; hay mucho azufre creado por los vehículos (80%) y las empresas (20%). Esto se convierte en una realidad en enormes áreas urbanas como Quito, Guayaquil y Cuenca, comprendiendo un problema mientras se mueve comenzando con un destino y luego hacia el siguiente, en consecuencia, se están considerando nuevos métodos para el transporte para hacer frente a los problemas provocados por la contaminación (Torres A, 2018).

### ***Cicloturismo: formas de uso***

La bicicleta pasa a ser parte del medio de transporte para viajeros que desean experimentar una nueva forma de trasladarse de un lugar a otro de manera sostenible.

En la actualidad, este nuevo mecanismo de movilización forma parte de la vida cotidiana del ser humano, pues es parte fundamental dentro del sector turístico para realizar algunas actividades.

Además, la bicicleta está calando también como una de las mejores formas de conocer y recorrer cualquiera de nuestras ciudades. Cómoda, divertida, eficaz y muy saludable, la bici se ha consolidado como una herramienta perfecta para recorrer con total libertad las calles y barrios de una urbe. La proliferación, además, de las e-bikes o bicicletas de pedaleo asistido ha permitido universalizar y normalizar este tipo de desplazamientos, que ahora son más que posibles sin importar el estado de forma del usuario.

Se caracteriza como el tipo de turismo en el que la bicicleta es el principal medio de transporte, no sólo para llegar al destino turístico, sino también para obtener sensaciones e información durante la excursión. Asimismo, se ha llegado a conocer como el movimiento ciclista de juegos no serios que engloba todo tipo de ciclismo deportivo, que cubre todos los espacios de utilización de la bicicleta en búsqueda constante del esparcimiento (Valencia, 2015).

El cicloturismo es el método para viajar, conocer y gustar de nuevos lugares utilizando la bicicleta como método de transporte. De esta manera humilde y a una velocidad lenta, este movimiento permite llegar a los individuos, su estilo de vida, notar las escenas, el clima, las fragancias, los sabores, los usos y las costumbres de varios lugares (Urco, 2020).

El cicloturismo puede atraer a los visitantes, y para lograr la gestión y ejecución de este tipo de turismo, es importante la colaboración y el trabajo entre varios especialistas, tanto públicos como privados. Entre lo anterior, es posible demostrar que el cicloturismo asume una parte pertinente como una opción para lograr o hacer un turismo razonable dentro de una región, de la cual el cicloturismo aborda una opción para ampliar la oferta

turística y representa una oportunidad de desarrollo de las comunidades que se dediquen a ofertar servicios turísticos involucrados al ciclismo (Gonzales, 2021).

**Tabla 2**

*Modalidades del ciclismo*

<b>Nombre</b>	<b>Descripción</b>
<b>Ciclismo de montaña / Mountain Bike</b>	Es un ciclismo de competición realizado en circuitos normales comúnmente a través de bosques en calles restringidas con inclinaciones empinadas y caídas excepcionalmente rápidas. El senderismo de montaña es uno de los numerosos juegos escandalosos que con la progresión del tiempo está teniendo más adeptos y con el que conjuntamente se puede perforar el ecoturismo, el turismo rural y la experiencia. En esta acción un individuo montado en una bicicleta puede recorrer enormes extensiones en un paisaje extremadamente desafiante y peligroso a velocidades insondables (Salazar, 2017).
<b>Campo a través / Cross Country</b>	Es una modalidad competitiva del MTB a nivel mundial por lo que en todas partes existen seriales y copas nacionales. A pesar de que la mayor parte de las veces se pulimenta en modo profesional, no implica que no se pueda ensayar de forma casual. El territorio donde se pule en su mayor parte incorpora lugares con carreteras secundarias; en lugares normales, por ejemplo, bosques de fondo, valles, montañas, laderas, se tiende a taladrar en cualquier estado (Sevilla, 2018).

Nombre	Descripción
<b>Cuesta abajo / Downhill</b>	<p>Es un deporte extremo en el cual el ciclista baja la montaña, a través de senderos hechas por el hombre o hechas comúnmente con obstrucciones para saltos, calles ásperas, pendientes empinadas y rocas para llegar al objetivo en el tiempo más limitado concebible, utilizando bicicletas con cualidades explícitas para este entrenamiento, con materiales impermeables a los efectos sólidos que requieren herrajes explícitos para el miembro que significa asegurar la humanidad de los competidores y causar, de lejos, un daño mínimo a la bicicleta (Pineda, 2018).</p>
<b>Alta Montaña / All Mountain</b>	<p>Está relacionado con la ascensión de una montaña, con el propio trabajo, y el deslizamiento por un camino especializado y problemático. Se considera una mezcla entre el Cross Country y el Down Hill. Para ello, se debe ascender inicialmente a la montaña. Una vez arriba, se intenta bajar lo más rápido posible. El camino es normal, sin pendientes ni obstáculos puestos por la mano del hombre. Los caminos utilizados para la práctica del All Mountain tienen de todo. La subida puede ser un camino ancho a lo largo de toda la inclinación de una montaña o un camino restringido con algún problema especializado. Todo para llegar a un camino y lanzarse al máximo. En la bajada, el paisaje es duro. Tiene de todo, desde batidos libres e incluso roca, avances regulares y una subida periódica que hay que sortear. Estos senderos especializados están repletos de vegetación, lo que los convierte en una</p>

Nombre	Descripción
	auténtica prueba para el ciclista de montaña (Resendez, 2019).
<b>Trail / Senderos de bici</b>	Es una forma de hacer senderismo en la montaña a una velocidad relajada. Es todo menos una rama seria, es más bien una forma de vida, o un juego deportivo. Es una combinación de Cross Country y un toque de All Mountain. Hay recorridos apropiados para aficionados o personas que necesitan rodar suavemente sin importar la edad o la experiencia, brillantes para participar en la conjunción con los compañeros de ciclismo y con la naturaleza que nos rodea (Paredes, 2020).
<b>Ciclismo de ruta / Road cycling</b>	Esta modalidad se caracteriza por la competición en carreteras por etapas, estos pueden ser a partir de una ciudad a continuación, en la siguiente y así sucesivamente, el ciclismo de ruta es un deporte muy dominante y controlado, sobre la base de que en esta metodología hay los objetivos de llegada, que se comprueban las regiones y establecido por asociaciones para caracterizar quién es el mejor corredor en los campos, igualmente existen las becas de montaña, que se establecen adicionalmente y se estima la capacidad de ascenso de los ciclistas, ganar estas variantes del ciclismo de calle, permite al campeón sumar focos e ir tras un lugar en estas clases, sea o no el triunfo en una vuelta determinada (Villota, 2016).

Nombre	Descripción
<b>Ciclismo recreacional</b> / <b>Recreational cycling</b>	<p>Es aquella práctica sin ánimo competitivo, en la que se utiliza la bicicleta como método de ejercicio real, diversión e incluso turismo. En este último atributo de utilización se concibe un ángulo a destacar por su increíble gran número de expertos, referido anteriormente como cicloturismo, a la luz de una visión de viaje turístico, deportivo, centrado en la utilización de la bicicleta como método de desplazamiento entre lugares. Son numerosos los recorridos cicloturísticos que existen a nivel mundial, de corta y significativa distancia, de días, semanas o largos tramos de duración (Vallés, 2017)</p>

*Nota.* Diversificación de actividades de la bicicleta. Tomado de (González, 2021)

### ***Ciclismo en la provincia de Cotopaxi***

Un lugar que forma parte de los sitios más visitados del Ecuador, con sus caminos de lastre, arena y páramo forman parte del Parque Nacional Cotopaxi, sitio elegido por amantes de la aventura en bicicleta, aquellos que aman la velocidad y diferentes rutas durante su trayectoria por las elevaciones del volcán. La bajada por el sector de Limpiopungo, atravesando sectores como el Rumiñahui, Sincholagua a través de paisajes y vistas increíbles cerca de los sectores cercanos.

Otra de las rutas más conocidas para los ciclistas de montaña es La Laguna de Quilotoa para la adrenalina y destreza de técnicas necesarias para la diversión y experiencia en este deporte de aventura.

Dentro del trabajo investigativo se toma en cuenta la modalidad del ciclismo recreacional como una práctica de deporte para conocer otros lugares por medio de una bicicleta de manera fácil con rutas para llegar al destino.

## **Ferrocarril**

### ***Evolución, formas de uso***

En el siglo XVIII correspondió a la invención de la máquina de vapor, y en el siglo siguiente correspondió al uso generalizado de la máquina de vapor, y el vapor fue una fuente de energía popular durante todo el siglo XIX. Como tal, contribuyó a la Revolución Industrial al modernizar la producción, abaratar los bienes, mejorar el comercio, acercar a las personas y finalmente conquistar la industria y el transporte. Para muchos demonios, los calderos contienen el poder del vapor.

Proporciona dimensiones para los cilindros que mueven los ejes y brazos. Cualquier invención mecánica se puede utilizar de esta manera. Los tecnólogos y los diseñadores han desarrollado muchas aplicaciones, algunas de ellas son exitosas, pero la mayoría son increíbles y locas. Entre ellos, el ferrocarril será un gran paso hacia la modernización. Su aparición cambió el mundo por completo.

Como medio de transporte tuvo una repercusión mayor que cualquier otro invento mecánico o industrial anterior, ya que fue el primer invento tecnológico que afectó a toda la población del país en el que se encontraba, lo que supuso prácticamente una parte importante de la población. Este medio de transporte fue uno de los primeros revolucionarios ya que permitió el llegar más rápido a otras ciudades siendo un mensajero en las guerras dando paso a la innovación dentro de las industrias.

Oficialmente, en 1802 se reconoce la introducción del ferrocarril por Trefithick & Vivian con ello, obtienen el derecho exclusivo de una locomotora a vapor movilizándose por los rieles. El desarrollo de este instrumento dependía de la fuerza de tracción, en 1814

Stephenson idealiza la primera locomotora y en 1815 adiciona bielas y cilindros para dejar salir el vapor, aumentando velocidad, disminuye combustible y evita explosiones dadas anteriormente.

En 1825 se establece la locomotora con un alcance de 20 a 25 kilómetros compuesto por 38 carros, recorriendo la primera línea ferroviaria desde Manchester a Liverpool fabricada para el transporte pesado de carga. A partir de ello, se registran las siguientes líneas como:

**Tabla 3**

*Nacimiento de las paradas del tren en Europa*

<b>Años</b>	<b>Descripción</b>
<b>1826-1832</b>	En Francia la Línea Lyon-Saint Etienne
<b>1835-1837</b>	En Alemania la línea Nuremberg-Fruth
<b>1835</b>	En Bélgica la línea Borsig
<b>1839</b>	En Italia la línea Nápoles-Portici
<b>1848</b>	En España la línea Barcelona-Mataró

*Nota.* Primeras estaciones de tren en Europa.

### ***Ferrocarril en Ecuador***

El ferrocarril trasandino fue una de las obras más importantes en la historia de Ecuador, puesto que ayudó a fortalecer la economía del país mediante el intercambio de productos entre las regiones litoral y andina, se mejoraron los tiempos de traslado entre las ciudades serranas y costeñas (especialmente entre Quito y Guayaquil), y, sobre todo, se modernizó el sistema de transporte y vialidad ecuatoriano, además de impulsar el desarrollo nacional del país.

Esta idea surgió durante el segundo periodo presidencial de Gabriel García Moreno (1869-1875), específicamente en el año 1874 y continuó desarrollándose en la presidencia

de José María Caamaño (1883-1888) en 1885. Durante esos periodos se ejecutó una vía férrea que fue desde Durán hasta Chimbo. Sin embargo, los trabajos del proyecto ferrocarrilero se suspendieron en el año 1890, uno de los principales factores que ocasionó este abandono fue la escasez de mano de obra, debido a la falta de experiencia laboral en construcción de ferrocarriles.

Adicionalmente, se consideró al ferrocarril como una obra sin importancia, debido a su alto costo de construcción y a la escasa importancia que se le dio en el gobierno de Antonio Flores Jijón (1888-1892). No obstante, con la llegada al poder por parte del general Eloy Alfaro tras el triunfo de la revolución liberal en 1895, se retomaría otra vez la idea de construir el ferrocarril que una a las regiones Costa y Sierra, con el fin de impulsar el desarrollo nacional y el progreso de la nación. Es así como, en el año 1896, Alfaro comenzaría a analizar la antigua vía Durán-Chimbo, con el fin de continuar con la elongación de la línea férrea hasta la ciudad de Quito.

Tras el triunfo de la revolución liberal de 1895, el general Eloy Alfaro asumiría la presidencia de Ecuador en el año 1896. Alfaro se encontró con un país que tenía una economía interna tripartita que se concentraba en las regiones Costa, Sierra Centro-Norte y Sierra Centro-Sur (concretamente en las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca), la primera se basaba en la producción y exportación de cacao, cabe mencionar que la región litoral se encontraba en el auge del segundo boom cacaotero que inició en el año 1870 (Contreras, 1994).

Según Jean Paul Deler (2007) a través de la navegación de los ríos Guayas, Babahoyo y Daule se logró conectar el comercio cacaotero entre las ciudades de Guayaquil, Babahoyo y Machala, que eran los centros productores de la región.

La sociedad de esa época se encontraba fragmentada y segregada en diversos grupos, debido al racismo generado por las élites de la época en contra de los sectores menos favorecidos como los indígenas y montubios. Otro factor de orden social fue el

regionalismo que existía entre ambas regiones debido a las diferencias étnicas, religiosas, culturales presentes en las élites de la Costa y la Sierra (Pineo, 1994).

Además, la sociedad de fines del siglo XIX estuvo marcada por las migraciones de trabajadores serranos hacia las haciendas cacaoteras del litoral, este se debió al gran momento que gozaba la producción del cacao, lo que generó varias fuentes de empleo y se ofertaban buenos salarios. Así varios trabajadores serranos buscaban nuevas oportunidades en las haciendas costeñas con el fin de mejorar su calidad de vida (Clark, 2004).

Mientras que, en el tema de movilidad y transporte, Ecuador contaba con pocos caminos que conectaba algunas ciudades de la Sierra con la Costa, sin embargo, la mayoría de vías se ubicaban en sectores con alta presencia de vegetación, o en montañas que tenían salientes y riscos pedregosos y lodosos. El único medio por el que estos senderos podían ser transitados era a través del uso de un caballo o mula, debido a que aún no se contaba con una red vial sólida que una a las ciudades ecuatorianas y fomenten el intercambio comercial y cultural entre estas.

Según Kim Clark (2004) los tiempos de viaje desde la Costa hacia los andes eran muy largos, debido a los derrumbes y aluviones característicos del invierno, la gente demoraba entre seis a ocho meses en llegar a su lugar de destino.

Por último, el tema político estuvo marcado por la llegada del partido liberal al poder ecuatoriano, y con ello la creación de nuevas leyes y proyectos enfocados en incentivar el desarrollo y progreso de la nación, como la creación de obras públicas, reformas arancelarias, etc. Adicionalmente, se pensó en renovar el plano social y político a través de la separación del Estado de la Iglesia, la creación del Registro Civil, el establecimiento de la educación laica, etc.

Cabe mencionar que uno de esos proyectos era la reactivación del proyecto ferrocarrilero. Alfaro pensó que el ejecutar el proyecto del ferrocarril ayudaría a mejorar la

economía nacional a través del intercambio y envío de productos, así como la movilidad de las personas alrededor del territorio ecuatoriano, ya que se reduciría los tiempos de viaje y se dejaría de lado el mercado interno tripartito de la Costa y la Sierra, además de integrar a las ciudades de estas regiones, incentivar el intercambio cultural, etc. Es así como, el año 1896 el gobierno de Alfaro toma la decisión de retomar la construcción del ferrocarril, con la consigna de generar una integración nacional y económica del país.

Según Kim Clark (2004) el ferrocarril ecuatoriano sería “la obra redentora” que ayude al país en su desarrollo económico y nacional que guíe al Ecuador a las sendas del progreso de la nación. Estas ideas referentes al impulso del progreso y desarrollo nacional se podían observar en los discursos emitidos por el presidente ante el Congreso Nacional entre los años 1896 y 1897. Alfaro enfatizaba la idea de que el tener un ferrocarril podría sacar al país del estancamiento económico tripartito en el que se han desarrollado las regiones del litoral y los andes a través del movimiento, conexión e intercambio entre estos territorios.

Tras esto, el gobierno puso en marcha la búsqueda de inversionistas y empresarios que estén interesados en prestar su capital para ejecutar el proyecto. Sin embargo, se presentaron algunas dificultades asociadas a la imagen política y económica que tenía el Ecuador en ese entonces, el país contaba con una pobre reputación internacional, además tenían deudas con otros países como la deuda de independencia con Gran Bretaña. No obstante, el gobierno llevó a cabo la búsqueda de inversionistas en el extranjero.

Es así como el gobierno ecuatoriano encontró a un inversionista extranjero de nacionalidad estadounidense, el empresario Archer Harman (1859-1911). Este provenía de una familia militar y que estaba relacionada con la empresa de transporte (específicamente en el desarrollo de la industria de carretas, ferrocarriles, entre otros). Según Carlos Espinoza (s.f.) Harman había participado en la construcción varios proyectos ferrocarrileros de mediados del siglo XIX como el Ferrocarril Chesapeake-Ohaio al Oeste de Virginia en 1870, el Ferrocarril de Pennsylvania en 1880, etc.

Harman participó en estos proyectos en calidad de inversionista y su función era la de negociar y concesionar las obras con empresas de otros países, tramitar la adquisición de tierras para la construcción de vías, construir instalaciones y campamentos para acoger a los trabajadores de la obra y contratar mano de obra extranjera para reforzar las filas de obreros locales (Espinoza, s.f.).

Cabe mencionar que, cuando Harman inicio su propio negocio en el campo de los ferrocarriles, no tuvo mucho éxito, debido a la fallida planificación que realizaba antes de ejecutar una obra. Tal es el caso de los ferrocarriles de Kentucky y Florida (Espinoza, s.f.). Sin embargo, al escuchar la propuesta de la construcción de un ferrocarril en Ecuador, este no dudo en participar en la obra. Más tarde, este proyecto sería el único logro individual que conseguiría en su currículo. Como dato adicional, según Carlos Espinoza (s.f.), Harman realizó el recorrido del trayecto en el que se iba a construir el ferrocarril Trasandino previo a la firma del contrato con el gobierno ecuatoriano.

Según Kim Clark (2004) el 13 de marzo de 1897 el gobierno ecuatoriano cerró su proceso de negociaciones con Harman, y con ello se comenzaría a realizar los trámites para empezar la construcción del Ferrocarril Trasandino. A Harman le interesó mucho la idea de construir un ferrocarril que partiera desde el litoral y surcara los andes hasta llegar a la ciudad de Quito. Así, Alfaro y Harman entraron en varios procesos de negociaciones que tuvieron como finalidad la creación del contrato del ferrocarril ecuatoriano.

Tras las negociaciones llevadas a cabo entre Harman y Alfaro, el 14 de junio de 1897 se efectuó el contrato ferrocarrilero entre el Estado ecuatoriano y Archer Harman en presencia del Congreso Nacional de la época. El documento consta de 35 artículos, en los que se pueden visualizar la creación de la empresa del ferrocarril (conocida más adelante como The Guayaquil & Quito Railway Co.), la conformación de la junta de accionistas del ferrocarril, la elección de la directiva de la empresa, los presupuestos para la adquisición de materiales de construcción, la contratación de ingenieros para la elaboración de estudios

previos a la edificación de la vía férrea, la contratación de empleados para el inicio de los trabajos, entre otros.

Con esto se dejaba estipulado el proceder y la responsabilidad que asumiría la empresa The Guayaquil & Quito Railway Co. ante los estudios de vía y avances que se realizaran desde Durán hacia Quito. Así se estableció de manera oficial el contrato del ferrocarril, y con esto se daría inicio al trabajo de los análisis y construcción de tramos en la línea férrea.

Luego de este contrato, se efectuaron otros documentos para la ampliación de plazos de entrega de los tramos, la adquisición de materiales, entre otros. De este grupo documental, se destaca el decreto del 19 de abril de 1897 que se refiere a la celebración del contrato del ferrocarril, así como la facultad de realizar concesiones con otras empresas en caso de que existieran inconvenientes en la construcción de la vía férrea.

Ahora, al revisar el contrato del ferrocarril y un decreto anterior a la firma de este, se ha encontrado dos artículos que se centran en el tema de contratación de empleados por parte de la empresa. Dentro del contrato ferrocarrilero, el artículo que más llama la atención es el número 31 que hace referencia al número de empleados nacionales que deben formar parte del equipo de trabajo de la The Guayaquil & Quito Railway Co., este menciona (s.a., 1904): “Artículo treinta y uno: Dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.” Por lo que, un tercio restante de trabajadores podían ser contratados desde el extranjero, además se destaca el tema de la idoneidad, es decir que los trabajadores tenían que estar capacitados en la construcción de ferrocarriles. Harman efectuaría esta cláusula más adelante cuando se buscaría la posibilidad de contratar obreros provenientes del Caribe.

### ***Ferrocarril en turismo en el Ecuador***

El histórico Ferrocarril, que hace más de un siglo se abrió paso a través de montañas, selvas y planicies ecuatorianas, y se convirtió en el eje estructurador de la

identidad del país y el dinamizador de la economía nacional, por más de 40 años cayó en el abandono y el olvido. Al cumplirse el centenario de este hecho histórico, el Gobierno Nacional actual toma la decisión de recuperar esta obra y ponerla nuevamente al servicio del país y el mundo.

A causa de esto en el 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural lo declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado. La rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano constituye un proyecto de desarrollo sostenible multifacético que beneficia directamente a los habitantes. Este proyecto tiene como visión principal el encuentro e intercambio cultural y económico, en especial de las comunidades articuladas al ferrocarril. Dentro de las líneas de acción que se pretende seguir se puntualiza el desarrollo local ejecutando diferentes estrategias como el socio-patrimonio para fortalecer la identidad de los ecuatorianos y ecuatorianas y la integración nacional (Ministerio Coordinador del Patrimonio Natural y Cultural, s.f.).

En el año 2012 se lanza un nuevo producto turístico denominado "Tren Crucero", es una marca comercial de "Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública" (FEEP), el cual representa una experiencia diferente de los demás productos por su concepción. Este producto de alta calidad ha sido creado para dar a conocer al Ecuador en su diversidad y riqueza patrimonial y así cumplir con uno de los objetivos de Ferrocarriles del Ecuador, que es vincular las actividades socio-productivas económicas que existen en esta ruta (Ministerio Coordinador del Patrimonio Natural y Cultural, s.f.).

El viaje recorre 450 km entre la Sierra y Costa ecuatorianas, que inicia en la estación de Chimbacalle, Quito. En la jornada se visita el Parque Nacional Cotopaxi, así como también se realiza la presentación de danzas clásicas del sector.

El Boliche es conocido por su plantación de pinos y cipreses, que cubre 200 hectáreas y ha reemplazado casi por completo al páramo. Los primeros árboles fueron sembrados en 1928 en lo que era la hacienda Romerillos, con la idea de recuperar los

suelos erosionados y “reforestar” el páramo. Eran otros tiempos: hoy se sabe que estas plantaciones afectan los suelos y la biodiversidad de este ecosistema, y que el páramo no necesita llenarse de árboles. Junto a esta área se encuentra la Estación “El Boliche” de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador y, gracias a ello, cada fin de semana llegan cientos de visitantes a recorrer los atractivos que ofrece esta área protegida.

## **Bicitren**

### ***Historia y evolución***

La historia de la Bicitren, también conocida como Bicitram, se remonta a la década de 1970 en los Países Bajos. En ese momento, buscaban alternativas de transporte sostenible y eficiente para el transporte de mercancías y personas en áreas urbanas. La idea de combinar una bicicleta con un remolque en forma de tren surgió como una solución práctica y económica. La Bicitren consiste en una bicicleta modificada con una estructura que puede acoplarse a varios remolques o vagones, uno tras otro, formando un tren.

El primer prototipo de Bicitren fue creado por Luud Schimmelpennink en 1974. Se trataba de un diseño simple, utilizando bicicletas estándar y remolques adaptados para permitir su conexión fluida. Esta forma de transporte de carga y personas pronto ganó popularidad en los Países Bajos debido a su bajo costo, facilidad de uso y beneficios ambientales.

Con el tiempo, la Bicitren se ha seguido desarrollando y mejorando en términos de seguridad, capacidad de carga y comodidad. Hoy en día, se utiliza en diversas ciudades de todo el mundo como una alternativa sostenible al transporte motorizado, especialmente para el reparto de mercancías en áreas urbanas congestionadas. La evolución de la Bicitren demuestra cómo la combinación de la creatividad, la conciencia ambiental y las necesidades de movilidad pueden dar lugar a soluciones innovadoras y eficientes para la movilidad urbana.

### ***La bicitren en Ecuador***

Actualmente, se han realizado dos proyectos con diferentes adaptaciones y finalidades los autores de esta implementación de transporte sostenible en el país buscan volver a recobrar el turismo ferroviario que sus antepasados recorrían a través de la máquina de vapor, por otra parte, evolucionar con nuevos mecanismos que permitan el desplazamiento ecológico a través de las vías férreas como una nueva modalidad de turismo.

El primer aventurero de la creación de la Bicitren en Ecuador es el Sr. Fernando Freire, junto a su primo y algunos conocidos que apoyaron para la fabricación de este prototipo el cual consiste en dos bicicletas adaptadas sobre los rieles del tren, permitiendo al visitante realizar actividades deportivas con esfuerzo físico y destreza.

Esta travesía inicia desde Quito a Durán recorriendo lugares extraordinarios, con el apoyo y cariño de las personas al recibirlos en cada estación de tren, en la actualidad buscan ser reconocidos en el Récord Guinness por haber atravesado una distancia de 446,3 km sobre la línea férrea ecuatoriana. El segundo aventurero es el Sr. Hernán Tamayo al tener la oportunidad de viajar a otros países y conocer nuevos atractivos turísticos surge la idea de implementar la Bicitren en las vías del tren. Con la ayuda técnicos e ingenieros industriales crea dos prototipos para el disfrute de dos personas como también para una sola.

Su recorrido empieza desde la Estación Del Boliche hasta la Entrada del Volcán Cotopaxi, en el que se puede observar volcanes como El Rumiñahui, El Cotopaxi entre otros atractivos naturales que son impresionantes para el turista. Este nuevo modelo permite un desplazamiento ecológico al aire libre en contacto con la naturaleza. Por motivos legales y por la seguridad de los visitantes el proyecto se paralizó ya que un producto turístico se debe vender a través de una agencia turística u operadora que asegure la calidad del producto.

## Capítulo III

### Marco metodológico

A continuación, se presenta la descripción de las metodologías, métodos investigativos y técnicas que fortalezcan la obtención de la información necesaria para cumplir con los objetivos de esta investigación.

#### **Metodología de la investigación**

La metodología realiza técnicas de orden generando métodos que conlleven a teorías o modelos con el objetivo de verificar el logro o fracaso que puede tener una investigación, a través de análisis y valoraciones se puede generar datos e información integradas a la interpretación de datos con validez dentro del estudio. (Baena, 2017)

Conforme a la investigación científica se determina diversos enfoques acordes a (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010) que se detalla a continuación como:

#### ***Enfoque cuantitativo***

Emplea la recolección de datos para justificar alguna premisa, con la utilización de números y cantidades a través de análisis estadísticos y sistematizados para ordenar modelos de conducta o comprobaciones de teorías.

Es decir, este modelo se utilizó para calcular o medir la información recolectada sobre la investigación, a través de encuestas in situ para examinar y comprender los resultados obtenidos, con la ayuda de herramientas digitales que comprenden el uso de estadísticas y gráficas que determinan los objetivos y respuestas en base a la ejecución del proyecto.

### ***Enfoque cualitativo***

Se encamina a una realidad subjetiva, con el objetivo de examinar los actos humanos y la vida pública, con un estudio profundo de las realidades sin medidas ni conteos, basado en una lógica inductiva obteniendo conclusiones sin obtener algún resultado estadístico solo por experiencias o emociones de personas.

Por lo tanto, este enfoque ayuda a obtener datos sobre el lugar de investigación, a través de la problemática encontrada con las observaciones in situ, tomando en cuenta la información de la zona, el mercado al cual nos vamos a dirigir, diseño y promoción del producto e investigación de los recursos y atractivos dentro del proyecto.

### **Tipos de la investigación**

Según (Nieto, 2018) para analizar la importancia de la investigación científica se comprende de varios estudios que comprenden las inquietudes del ser humano, que buscan una respuesta a través de métodos aplicados como:

#### ***Investigación descriptiva***

Recolecta los datos e información de todos los aspectos del estudio para poner a prueba la hipótesis y responder a las preguntas, es preciso para definir los conceptos y las comunidades a las cuáles proponen decisiones para mejorar la investigación.

Por eso, dentro del proyecto la investigación descriptiva ayuda a examinar las variables del fenómeno social, como objetivo el interés de implementar la Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura, a través de encuestas que se ejecutarán dentro de la localidad, con la idea de conocer la importancia, elección y apoyo para fomentar esta actividad, desarrollando nuevas experiencias para generar más ingresos y fortalecer la práctica de esta nueva modalidad.

Se aborda un gran nivel de profundidad en el fenómeno de la Bicitren dentro del turismo de aventura y desarrollo turístico como sujeto de la investigación.

### ***Investigación exploratoria***

Ayuda a conocer sobre los sitios desconocidos, pues este lleva a cabo un estudio profundo para identificar el área, el ambiente entre otras variables mediante investigaciones que complementen la información.

Esta investigación permite investigar a profundidad la falta de información sobre el tema, por ende, el planteamiento de dudas permite conocer más sobre el lugar y determinar las actividades que contiene la zona.

### **Levantamiento de información**

De acuerdo a (Arias, 2006) el diseño del proyecto ayuda a investigar para dar respuesta a las dudas planteadas en el cual dirigen a través de:

### ***Investigación de campo***

Es la obtención de información con las instituciones y personas involucradas, certeras y precisas por medio de entrevistas directas u observación.

Por consiguiente, este diseño permite buscar soluciones ante la problemática entre sujeto y objeto, ya que se puede estudiar la realidad de las vías, los procedimientos necesarios y la seguridad que debe otorgar una nueva actividad para los visitantes.

Por ello, se realizó visitas en diferentes días alternos a ingenieros, técnicos, masters entre otros, para brindar información acerca del término Bicitren y su implementación así ayuda a verificar y complementar datos con la información bibliográfica encontrada en documentos verídicos. Por lo tanto, véase anexo 1.

### **Investigación bibliográfica**

Presenta las tipologías direccionadas a las respuestas de dudas planteadas durante el proyecto, estudiando los datos obtenidos por documentos verídicos. Esta investigación no requiere de un análisis práctico previo.

Por ende, el método a utilizar durante el proyecto es de campo, el cual permite identificar la situación actual sobre el territorio, la condición de las vías e información de la comunidad, por medio de instrumentos de recopilación de datos como encuestas, entrevistas directas y bibliográficas a través de documentos, tesis, artículos que proporcionen información necesaria y precisa para sustentar los conocimientos y teorías que desarrolle el proyecto de investigación.

### **Población y Muestra**

De acuerdo con López-Roldán & Fachelli (2015) “la población son especificaciones semejantes relacionadas a un total de agrupaciones que componen el aspecto analítico para interpretar y concluir el sistema estadístico o teórico. También, se conoce como universo por el conjunto total de una población en la que se puede inferir los resultados. Entonces, se toma en cuenta los datos generales del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Latacunga (PDOT) para la muestra de la comunidad:

### **Figura 13**

#### *PDOT Latacunga*

<b>GAD</b>	<b>Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Latacunga</b>
<b>Fecha de creación del cantón</b>	Creación: 1534 Fundación definitiva: 1584
<b>Población total al 2014</b>	183446 habitantes
<b>Extensión</b>	138630,60 has.
<b>Límites</b>	Al Norte: Cantón Mejía y Sigchos Al Sur: Salcedo y Pujilí Al este: Archidona y Tena Al Oeste: Saquisilí, Pujilí y Sigchos
<b>Rango latitudinal</b>	Desde los 2680 msnm. 5920, Fuente: IGM (2013), escala 1:50000

*Nota.* La ilustración presenta la población total del cantón Latacunga. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

Mientras que según Arias (2012), “la muestra es una parte representativa de la población” (p.83), tomando en cuenta que contiene una población finita al contar con una agrupación en la que se conoce la cantidad de unidades que la integran, y existe un registro documental de dichas unidades.

Por tratarse de una población muy extensa es decir finita se aplicará la siguiente formula estadística, que permite obtener la muestra para estimar la proporción poblacional con un muestreo probabilístico, mediante la siguiente muestra:

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

Dónde:

n=Tamaño de la muestra

Z=Nivel de confiabilidad (1.96)

p=Probabilidad de ocurrencia (0.50)

q=Probabilidad de no ocurrencia (0.5)

N=Total de elementos que integran la población (183.446)

e=Error de muestreo (0.07)

Y reemplazando los valores tenemos

$$n = \frac{(183446) * (1.96)^2 * (0.5) * (0.5)}{(183446 - 1) + (0.07)^2 + (1.96)^2 * (0.5) * (0.5)}$$

$$n = 195,79$$

$$n = 196$$

De manera, que la muestra de la población es de ciento noventa y seis residentes, los cuáles serán parte del objeto de investigación. También, la encuesta se aplicará a los

residentes y visitantes del cantón Latacunga, ya que se puede determinar el interés e información precisa y veraz para el desarrollo del proyecto.

### **Fuente e instrumentos de recolección de datos**

De acuerdo con Cerda (1998, citado por Bernal, 2010), usualmente se habla de dos tipos de fuentes de recolección de información: las primarias y las secundarias.

#### ***Fuentes primarias***

Son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. Es también conocida como información de primera mano o desde el lugar de los hechos, estas fuentes son:

- Personas
- Organizaciones
- Acontecimientos
- Ambiente natural
- Observación Directa
- Entrevista directa a las personas que tienen relación con la situación del objeto de estudio

#### ***Fuentes secundarias***

Son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero que no son la fuente original de los hechos o las situaciones, sino que sólo los referencian. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son:

- Libros
- Revistas
- Documentos escritos
- Documentales

- Noticieros
- Medios de información (internet)
- Folletos
- Artículos
- Tesis

### **Instrumento de análisis de datos**

Según Rivadeneira, De La Hoz & Barrera (2020), el programa estadístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) es una de las herramientas de mayor uso en América Latina creado por IBM (International Business Machines Corporation). El cual, es una instrumento informático que se encuentra concertada por programas y subprogramas conectados entre sí, por lo que se puede deducir que dentro de las bondades del SPSS, se halla el ambiente de trabajo, teniendo gráfica de menús, ventanas y cuadros, surgiendo al momento de abrir sesión, paquetes instalados y no instalados, mentores de aprendizaje, novedades de la versión a utilizarse, y a su vez la opción de tener los registros trabajados anteriormente o aquellos que recién se van aperturar (p.19).

Por ende, el programa SPSS ayudo a la introducción de datos y consecuentemente su estudio exponiendo resultados claros y concisos, que dan sustento al cálculo de la tabulación de los porcentajes correspondientes por cada una de las afirmaciones contenidas en el instrumento de apoyo (encuesta), por ende, los efectos obtenidos fueron personificados mediante tablas y gráficos de barras, cada uno de ellos con sus respectivos análisis interpretativos, con el propósito de demostrar con claridad la información obtenida para el progreso de dicha investigación.

### **Análisis e interpretación de resultados**

El análisis de datos “reside en dividir los estudios principales de la información y analizar detenidamente con el fin de garantizar las diferentes opiniones obtenidas en la

investigación, mientras que la interpretación es el desarrollo mental, a través de buscar sentido más extenso de la información alcanzada” (Rojas-Soriano, 2013).

Con la finalidad de establecer un manejo de datos sistemático y mejorar la interpretación de los resultados según (Martins & Palella, 2012) propone dos tipos de análisis como:

- Verificación de los instrumentos: “es esta etapa, se pretende reconocer y modificar algunos errores de sistema”.
- Recopilación de los instrumentos: “una vez elaborado los instrumentos, se prosigue a sistematizar las preguntas e información respecto a la encuesta aplicada”.

Por lo tanto, dentro del estudio de investigación se presenta el análisis e interpretación de resultados a través de encuestas y entrevistas aplicadas a los residentes, visitantes y actores locales de Latacunga, de esta manera se puede segmentar el mercado, la edad, gustos, preferencias y opiniones para el desarrollo del producto turístico desde la Estación de Latacunga hasta El Área Recreacional El Boliche. A su vez, se toma en cuenta los datos informáticos de la muestra con un resultado de 196 encuestas respondidas por los habitantes de la zona.

Por ello, los datos cuantitativos se toman mediante cálculos de porcentajes, gráficas y tablas con el apoyo de instrumentos digitales que se encuentran de manera accesible dentro del mercado.

### **Resultados de la encuesta**

Aspectos generales: se centra en datos referencias como género, nacionalidad, estado civil, edad, ocupación y lugar de origen, los cuáles, generan información primordial para el análisis y orientación del mercado al cuál, nos vamos a dirigir, como resultados obtenidos en las siguientes figuras:

**Pregunta 1.-** Opte al género que pertenece

**Tabla 4**

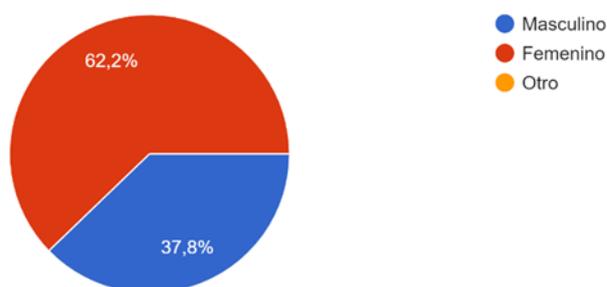
*Género con el que se identifica*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Masculino	74	37,8%
2	Femenino	122	62,23%
3	Otro	0	0%
TOTAL		196	100%

*Nota.* La tabla describe el género de los residentes del cantón Latacunga.

**Figura 14**

*Género al que pertenece*



*Nota.* La figura corresponde al género de los residentes del cantón Latacunga.

**Análisis:** De los 196 encuestados se identifica al género femenino con 122 equivalente al 62,2%, mientras que los hombres con 74 representa al 37,8% obteniendo como resultado total del 100% de los informantes.

**Interpretación:** Al haber obtenido los resultados por parte de los residentes del cantón Latacunga por sus géneros, se observa que la mayoría de encuestados pertenecen al género femenino, existiendo mayor cantidad de crecimiento en la población femenina.

**Pregunta 2.** Determine su nacionalidad

**Tabla 5**

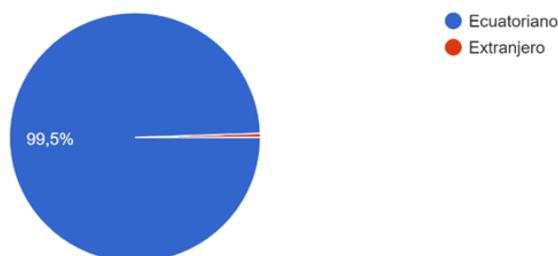
*Nacionalidad*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Nacional	195	99,5%
1	Extranjero	1	0,5%
	TOTAL	196	100%

*Nota.* La tabla describe el lugar de procedencia de los residentes Latacungueños que visitan Latacunga y el Área Recreacional El Boliche.

**Figura 15**

*Nacionalidad a la que pertenece*



*Nota.* La figura describe el lugar de procedencia de los residentes Latacungueños que visitan Latacunga y el Área Recreacional El Boliche.

**Análisis:** de las 196 encuestas aplicadas representan la mayoría 195 de nacionalidad ecuatoriana con el 99,5%, por otro lado, se identifica el 1% procedencia extranjera del porcentaje del 0,5% obteniendo como resultado el 100% de los habitantes que visitan Latacunga y El Boliche.

**Interpretación:** en consecuencia, los resultados obtenidos de los encuestados, la gran parte son de nacionalidad ecuatoriana pues presenta un bajo porcentaje de

extranjeros, se debe al estado actual y bajo flujo de visitantes dentro del Área Recreacional El Boliche, lo cual, se recoge la información en las encuestas aplicadas.

**Pregunta 3.** ¿A qué estado civil pertenece?

**Tabla 6**

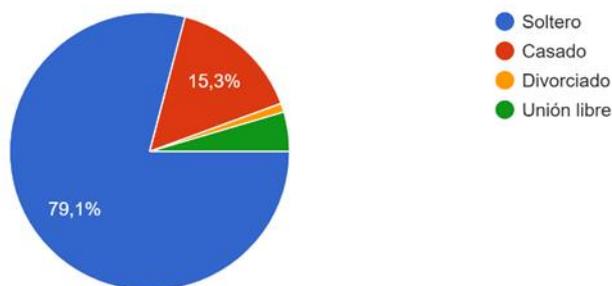
*Estado civil*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Soltero	155	79,1%
2	Casado	30	15,3%
3	Unión libre	9	4,6%
4	Divorciado	1	1%
	TOTAL	196	100%

*Nota.* En la tabla se identifica los resultados sobre el estado civil al que pertenecen los informantes.

**Figura 16**

*Estado civil*



*Nota.* En la figura se muestra el estado civil al que pertenecen a los residentes.

**Análisis:** se muestra que los 196 informantes de los 195 son solteros pertenecientes al 79,1% también del 30 equivalente al 15,3% pertenece a casado mientras que 9 se encuentran en unión libre con un porcentaje del 4,6% y por último el 1% de divorciado son 2, estos son los datos obtenidos de las encuestas aplicadas a los residentes.

**Interpretación:** al obtener los resultados se presenta que la mayoría de la población es soltera pues predominan los jóvenes que aún estudian, por ende, la otra parte de la población pertenece al estado de casado o unión libre en minoría.

**Pregunta 4.** A qué edad pertenece?

**Tabla 7**

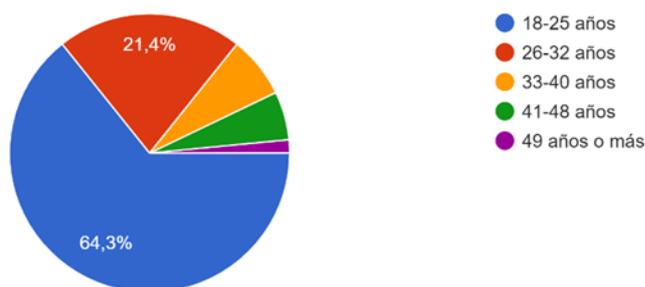
*Edad*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	18-25 años	126	64,3%
2	26-32 años	42	21,4%
3	33-40 años	14	7,1%
4	41-48 años	11	5,6%
5	49 años o más	3	1,5%
	TOTAL	196	100%

*Nota.* En la tabla se identifica los resultados sobre los rangos de edad que pertenecen los informantes.

**Figura 17**

*Edad*



*Nota.* En la figura se muestra el rango de edad al que pertenecen los residentes.

**Análisis:** tomando en cuenta a los 196 informantes representa 126 el porcentaje del 64,3% dentro del rango de edad entre 18-25 años, así como 42 jóvenes-adultos entre 26-32 años equivalen al 21,4%, también 14 adultos pertenecen al rango de 33-40 años equivalente al 7,1% de igual forma, dentro del rango de 41-48 años tiene una frecuencia de

5,6% por último de 49 años o más obtiene el porcentaje del 1,5% equivalente a 3, de esta manera se obtiene un total del 100% de los encuestados.

**Interpretación:** se presenta que la mayoría de la población predominan los jóvenes entre 18 a 25 años y adultos entre 26-32 años, con un nivel medio económico para el desarrollo de actividades de deporte y aventura, así como su actividad física considerando las nuevas sensaciones que este proyecto ofrece.

#### Pregunta 5. Determine su ocupación

**Tabla 8**

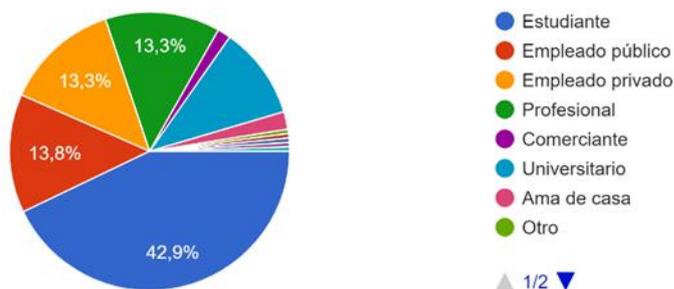
*Ocupación*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Estudiante	84	42,9%
2	Empleado público	27	13,8
3	Empleado privado	26	13,3
4	Profesional	26	13,3
5	Comerciante	3	1,5%
6	Universitario	21	10,7%
7	Otro	9	4,5%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* En la tabla se muestra el nivel de ocupación de los habitantes del cantón Latacunga.

**Figura 18**

*Ocupación*



*Nota.* En la figura se muestra el nivel de ocupación de los informantes del cantón.

**Análisis:** se obtiene los siguientes resultados de los 84 pertenecen al 42,9% son estudiantes, el 27 de los encuestados son empleados públicos equivalente al 13,8%, de igual manera el empleado privado y profesional son tanto el 26 perteneciente al 13,3%, por otro lado, el 21 son universitarios con el 10,7%, el 3 representa al 1,5 y los otros se dedican a diferentes actividades con el porcentaje del 4,5% como total el 100% de los encuestados.

**Interpretación:** se toma en cuenta que la mayoría de los entrevistados son estudiantes de colegios, institutos y universidades personas jóvenes, así como la otra parte son profesionales y empleados públicos como privados al servicio de la comunidad.

### Pregunta 6. Lugar de origen

**Tabla 9**

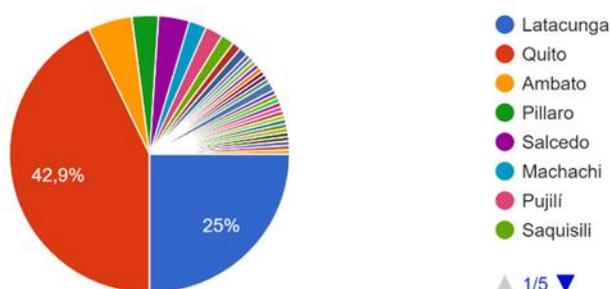
*Origen*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Latacunga	67	34,1%
2	Quito	84	42,9
3	Otro	45	23%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* En la tabla se muestra el lugar de origen de los residentes de Latacunga

**Figura 19**

*Origen*



*Nota.* En la figura se presenta el lugar de origen de los informantes de Latacunga.

**Análisis:** a través de las encuestas aplicadas se obtiene que el 42,9% son de Quito con una frecuencia del 84, por otra parte 67 son de origen del cantón Latacunga con el 34,1% y por último el 45 son de otros lugares con un porcentaje del 23,9%.

**Interpretación:** los participantes son de diferentes lugares pues se observa que la mayoría son de Quito debido a estudios o trabajo residen en Latacunga, mientras que otros son nacidos en el cantón Latacunga y otros son visitantes de familiares de diferentes lugares del país.

### Pregunta 7. Actividades de turismo de aventura y deporte

**Tabla 10**

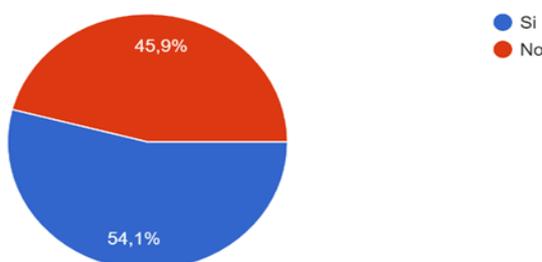
*Actividades de turismo de aventura y deporte*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Si	106	54,1%
2	No	90	45,9%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* En esta tabla se muestra las actividades realizadas alguna vez dentro del turismo de aventura y deporte

**Figura 20**

*Actividades realizadas de turismo de aventura y deporte*



*Nota.* En la figura se presenta la realización de actividades de turismo de aventura y deporte en los latacungueños.

**Análisis:** se presenta que 106 equivalente al 54,1% ha realizado actividades de turismo de deporte y aventura mientras que el 90 representa el porcentaje del 45,9% no ha realizado ninguna actividad de aventura.

**Interpretación:** la gran parte de la población latacungueña ha realizado actividades de turismo de deporte y aventura, ya sea senderismo, camping, ciclismo, rafting, paracaidismo entre otras actividades turísticas.

### Pregunta 8. Término Bicitren

**Tabla 11**

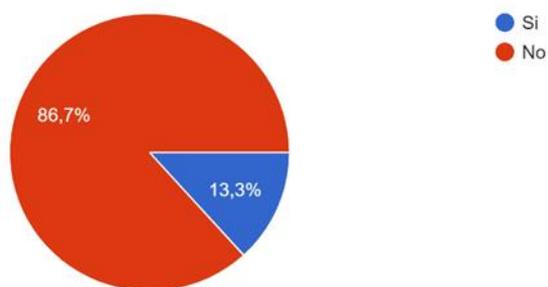
*Referente al término Bicitren*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Si	26	13,3%
2	No	170	86,7%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* En la tabla se presenta el término bicitren si alguna vez escucho o tiene conocimiento.

**Figura 21**

*Referencia sobre el término Bicitren*



*Nota.* En la figura se presenta los porcentajes sobre el término Bicitren.

**Análisis:** se muestra que de 170 representa el 86,7% que no conoce el término Bicitren y por otra lado, el 26 de encuestados con el porcentaje del 13,3% si ha escuchado de la Bicitren.

**Interpretación:** dado que por falta de información a nivel nacional la mayoría de los pobladores de Latacunga no hacen referencia sobre el término Bicitren, mientras que la otra parte a través de reportajes e información a nivel mundial como España han escuchado sobre el concepto de Bicitren.

### Pregunta 9. Dispuesto a vivir la experiencia

**Tabla 12**

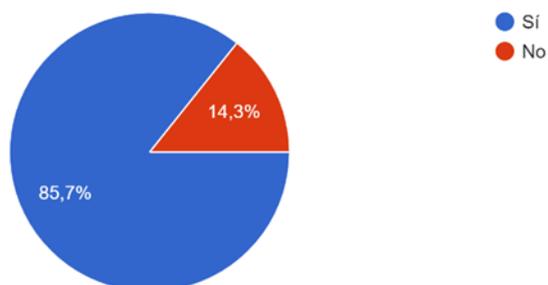
*Experiencia*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Sí	168	85,7%
2	No	28	14,3%
		196	100%

*Nota.* En la tabla se muestra la participación de los ciudadanos en esta nueva experiencia.

**Figura 22**

*Vivir la experiencia*



*Nota.* En la figura se presenta la experiencia de conocer sobre la Bicitren.

**Análisis:** dentro de los 196 encuestados una gran parte como 168 representa el 85,7% de querer formar parte de esta nueva experiencia y el 28 presenta el 14,3% de negociación ante esta nueva actividad.

**Interpretación:** la mayoría de los informantes desean conocer y ser partícipes de esta actividad pues es algo innovador, una nueva experiencia y aventurero para las personas que les gusta conocer algo nuevo mientras que la otra parte no se siente atraída por este nuevo deporte.

### Pregunta 10. ¿Cuántos días quisiera realizar?

**Tabla 13**

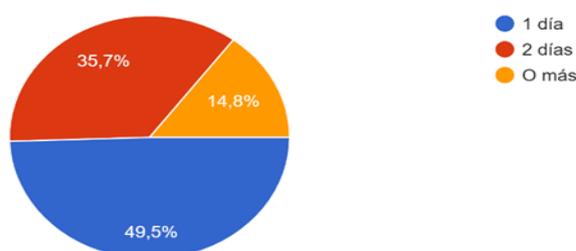
*Días a realizar la actividad*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	1 día	97	49,5%
2	2 días	70	35,7%
3	3 días	29	14,8%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* en la tabla se muestra la preferencia de días para realizar la actividad.

**Figura 23**

*Días para realizar la actividad*



*Nota.* En la figura se muestra los días para realizar la actividad de turismo de deporte y aventura.

**Análisis:** de los 196 una parte de las 97 personas encuestadas representan al 49,5% eligen pasar 1 día entre esta nueva practica de deporte y aventura, mientras que el 70 representa el 35,7% que escogen 2 días y la otra parte de 29 son el 14,8% que desean más días.

**Interpretación:** debido a la ruta desde Latacunga hacia El Boliche la mayoría de la población desea realizar un full day y la otra parte dos días pues el descanso y recreación de más tiempo permite un turismo con más ingresos y la minoría desea más días para realizar más actividades que se encuentren dentro de la ruta.

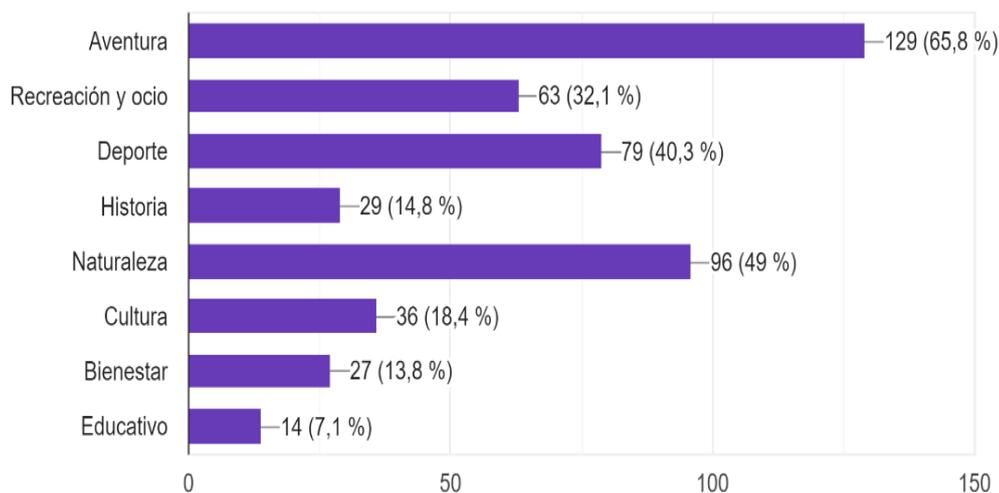
**Pregunta 11.** ¿Por qué elegir esta actividad?

**Tabla 14**

*Elección de la actividad*

N°	Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1	Aventura	129	65,8%
2	Recreación	63	32,1%
3	Deporte	79	40,3%
4	Historia	29	14,8%
5	Naturaleza	96	49%
6	Cultura	36	18,4%
7	Bienestar	27	13,8%
8	Educativo	14	7,1%
<b>TOTAL</b>		196	100%

*Nota.* Se presenta la elección de alternativas de porque elegir la actividad a desarrollar.

**Figura 24***Expectativas dentro de la ruta*

*Nota.* Se observa las expectativas para visitar dentro de la actividad.

**Análisis:** 129 encuestados son el 65,8% elige esta ruta por aventura, otros la naturaleza siendo el 96 con el porcentaje del 49%, un nuevo deporte con el 79 representado con el 40,3%, también recreación y ocio con el 63 de personas pertenecientes al 32,1%, por otro lado, el 36 representa el 18,4% escoge por cultura, sucesivamente el 29 iría por la historia de los lugares aledaños con el 14,8% y educativo con el 14 por el porcentaje del 7,1%.

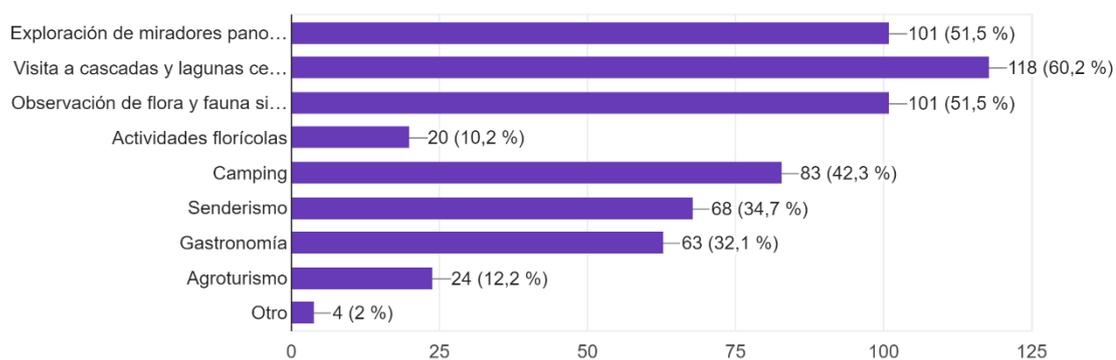
**Interpretación:** el buscar nuevas aventura, desafíos y sensaciones hacen de este producto turístico una opción alta para los turistas, también, el disfrutar de la naturaleza al aire libre, fuera de la ciudad en un ambiente limpio y sano para mejorar la actividad física de los visitantes. Por ende, las demás opciones son complementarias para disfrutar de la cultura, historia, bienestar y recreación que ofrece este nuevo deporte de aventura.

**Pregunta 12.** ¿Actividades que te gustaría realizar?

**Tabla 15***Actividades a desarrollar*

N°	Opiniones	Frecuencia	Porcentaje
1	Exploración de miradores	101	51,5%
2	Visita de cascadas y lagunas cercanas	118	60,2%
3	Observación de flora y fauna	101	51,5%
4	Actividades florícolas	20	10,2%
5	Camping	83	42,3%
6	Senderismo	68	34,7%
7	Gastronomía	63	32,1%
8	Agroturismo	24	12,2%
9	Otro	4	2%
<b>TOTAL</b>		<b>196</b>	<b>100%</b>

*Nota.* en la tabla se observa las actividades que desean encontrar en la ruta.

**Figura 25***Actividades a realizar en la ruta*

*Nota.* Se presenta las actividades a encontrar dentro de la ruta.

**Análisis:** de los 196 una parte de 118 representa el 60,2% prefieren encontrar actividades de visita a cascadas y lagunas cercanas, entre dos similares del 101 con el porcentaje del 51,2% eligen exploración de vistas panorámicas y observación de flora y fauna, otra actividad elegida es el camping con un porcentaje del 42,3% perteneciente al 83 de encuestados, también el senderismo con el 34,7% con 68 personas prefieren esta actividad, también el 32,1% del 63 de encuestados prefieren la gastronomía, otra parte prefieren el agroturismo con el 24 representada con el 12,2%, sucesivamente el 20 con el 10,2% prefiere actividades florícolas y el 2% prefiere otras actividades.

**Interpretación:** el conocer o disfrutar de lagunas y vistas panorámicas son dos actividades más elegidas por los encuestados, pues la observación de flora y camping también son preferidas entre ellos, siguiendo así el senderismo y gastronomía para conocer y seguir disfrutando de actividades y productos originarios de los sectores, como el agroturismo y actividades florícolas que el visitante puede descubrir de las plantaciones que realizan las comunidades.

## Resultados de la entrevista

**Tabla 16**

*Entrevistas*

<b>ENTREVISTA</b>	
<b>NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Dirección de turismo, cultura y patrimonio
<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO:</b>	Ing. Iván Guerrero
<b>TITULO ACADÉMICO:</b>	Tecnólogo en Turismo
<b>CARGO DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Director
<b>AÑOS:</b>	3 años

---

## ENTREVISTA

---

### FOTO:



---

### PREGUNTAS:

1. **¿Cree usted que es importante fomentar el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?**

Claro que sí, pues es importante y fundamental. Es una de las principales actividades que se puede desarrollar en el cantón y la provincia de Cotopaxi.

2. **Conoce acerca de esta nueva práctica de la bicitren o ha escuchado al respecto.**

Sí, fue partícipe de un proyecto que se abrió en El Boliche un recorrido de 12 km a 15 km aproximadamente.

3. **¿Cuál es su opinión sobre la propuesta de implementar el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en el tramo Latacunga - Boliche? Apoyaría esta iniciativa.**

Una actividad interesante, ya que es un nivel fuerte y esta aventura requiere de gente experimentada.

4. **¿Considera que tiene potencial para atraer turistas y promover la actividad física en la zona?**

Sí, por ser una situación novedosa que tiene que ser manejada con responsabilidad y tener sustentabilidad.

---

---

## ENTREVISTA

---

5. **¿Qué factores considera clave para asegurar el éxito de la iniciativa del Bicitren en términos de infraestructura, seguridad, promoción y servicios complementarios?**

La promoción conjuntamente con el factor comunicacional. Además de disponer de seguridad para desarrollar este proyecto, ya que hay partes de la vía que tendrían que pasar por la Panamericana o pasar por el asfalto. Por ende, deben ser controladas, aseguradas y coordinadas con la autoridad competente para que puedan ser seguras y confiables.

6. **¿Cómo se podrían abordar los desafíos o barreras específicas que podrían dificultar la implementación del Bicitren en la zona para garantizar una experiencia segura y satisfactoria para los turistas?**

Al ser una actividad de aventura la gente tiene que estar preparada para esta actividad, pues llevar una calidad de vida diferente y una buena condición física, porque la ruta es bastante complicada y necesita de mucha exigencia.

7. **¿Qué impacto positivo cree que podría tener el Bicitren en la comunidad local en términos de desarrollo económico, empleo y preservación del patrimonio natural y cultural?**

Poder incentivar a la juventud, a la niñez y a los adultos a realizar la práctica del ciclismo, además de transportarnos de manera divertida.

8. **¿Cuáles son los medios de comunicación para dar a conocer un nuevo producto turístico?**

Los medios digitales (Twitter, Instagram, Facebook). Además de medios convencionales como: volantes, afiches, publicidad, entre otros.

## ANÁLISIS

En la provincia de Cotopaxi se realiza algunas actividades de aventura cerca de las zonas rurales pues, está el paracaidismo, escalada, senderismo y cumbre

---

---

## ENTREVISTA

---

con el majestuoso Volcán Cotopaxi uno de los más visitados por turistas extranjeros y nacionales, pues al buscar nuevas experiencias, genera expectativas para los turistas se den tiempo para realizar una actividad nueva en este sector. Un deporte que incluye a jóvenes, niños y adultos para la práctica de esta nueva aventura. Por medio de la tecnología se puede llegar a las personas que tienen y pasan sus horas en las redes sociales, así como incluir volantes para aquellos que están alejados de este medio de comunicación.

### INTERPRETACIÓN

La implementación de una actividad innovadora puede generar mejores ingresos económicos para las comunidades, pues la bicitren tiende a ser un deporte fuerte para aquellos amantes del ejercicio también permite disfrutar de paisajes entre volcanes, así como la flora y fauna cerca del lugar.

---

<b>NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Dirección de turismo, cultura y patrimonio
<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO:</b>	Ing. Darwin Miranda
<b>TÍTULO ACADÉMICO:</b>	Ingeniero en Administración Turística y Hotelera
<b>CARGO DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Técnico de Turismo
<b>AÑOS:</b>	3 años

---

**FOTO:**



---

## ENTREVISTA

---

### PREGUNTAS:

1. **¿Cree usted que es importante fomentar el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?**

Es muy importante porque en base al turismo de aventura y a las distintas actividades que hay dentro de este tema se puede dinamizar el turismo y económicamente el sector, es decir, las comunidades están vinculadas ya son los sectores directos beneficiarios.

2. **Conoce acerca de esta nueva práctica de la bicitren o ha escuchado al respecto.**

Ha escuchado en Suiza y en Ecuador como: el Guayas, Manta y en Latacunga por el área del Boliche que se estaba realizando privadamente, el proyecto ya tenía una prueba piloto, pero por presupuestos, costos, gastos e ingresos no fue posible.

3. **¿Cuál es su opinión sobre la propuesta de implementar el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en el tramo Latacunga - Boliche? Apoyaría esta iniciativa.**

Puede ser un gran potencial si está bien promocionado y segmentado a dónde está enfocado, es decir, si hacemos el bicitren de bajada o subida, en línea recta o no. Sería una actividad para demostrar una alternativa de turismo de aventura tanto para los ciudadanos y deportistas, por ende, el apoyo sería directo a la persona que realiza este proyecto.

4. **¿Considera que tiene potencial para atraer turistas y promover la actividad física en la zona?**

Claro que sí, pues es un gran potencial tanto para turistas y deportistas que realizan esta actividad.

---

---

## ENTREVISTA

---

5. **¿Qué factores considera clave para asegurar el éxito de la iniciativa del Bicitren en términos de infraestructura, seguridad, promoción y servicios complementarios?**

La promoción pues el dirigir al segmento del mercado es fundamental para elegir este nuevo deporte y también la seguridad con la que el turista siempre busca en cada viaje que realiza.

6. **¿Cómo se podrían abordar los desafíos o barreras específicas que podrían dificultar la implementación del Bicitren en la zona para garantizar una experiencia segura y satisfactoria para los turistas?**

Las dificultades están en la infraestructura como: si tenemos bicicletas, la estructura para sujetar el objeto y también las vías, ya que hay un montón de maleza. Pero con estrategias y apoyo de entidades gubernamentales y cooperación se puede lograr un buen desarrollo.

7. **¿Qué impacto positivo cree que podría tener el Bicitren en la comunidad local en términos de desarrollo económico, empleo y preservación del patrimonio natural y cultural?**

La promoción sobre la ciudad de Latacunga e inclusive impulsa a la ciudadanía a realizar sus emprendimientos, ya que es una nueva actividad en dónde se puede observar el paisaje y explorar nuevas aventuras.

8. **¿Cuáles son los medios de comunicación para dar a conocer un nuevo producto turístico?**

Los medios digitales a través de la publicidad, ya que nuestros familiares utilizan los celulares para informarse, este medio atrae a la audiencia y nos ayuda a difundir. Incluso podemos pautar y elegir el segmento de mercado, es decir, a dónde está dirigido, edad y lugar.

## ANÁLISIS

---

---

## ENTREVISTA

---

El turista tiende a explorar nuevas sensaciones y alternativas dentro del turismo de aventura pues una novedosa actividad generar expectativas de adrenalina, seguridad, diversión entre otras, pues uno de los componentes más esperados es la seguridad y servicio con la que se recibe durante todo el trayecto.

La llegada de más extranjeros permite el desarrollo de emprendimientos aledaños a la zona para darse a conocer y mejorar su economía a través de esta industria. Para ello, es fundamental el segmento al cuál se va a dirigir el producto y el medio digital o tecnológico que se utilizará para llegar a las personas deseadas.

El turismo de aventura es importante en la provincia de Cotopaxi, pues permite la dinamización turística y la mejor calidad de vida dentro del sector. El término Bicitren ya ha sido utilizado en otros países de Europa, pues la idea es muy innovadora y sostenible, pero los costos pueden superar la idea de seguirse manteniendo en el mercado, pero con la ayuda de entidades gubernamentales y privadas se puede generar una actividad turística altamente rentable y que los medios digitales a través de las redes sociales en tendencia permitan llegar al público.

### INTERPRETACIÓN

El turista tiende a explorar nuevas sensaciones y alternativas dentro del turismo de aventura puesto que una novedosa actividad generar expectativas de adrenalina, seguridad, diversión entre otras, uno de los componentes más esperados es la seguridad y servicio con la que se recibe durante todo el trayecto.

La llegada de más extranjeros permite el desarrollo de emprendimientos aledaños a la zona para darse a conocer y mejorar su economía a través de esta industria. Para ello, es fundamental el segmento al cuál se va a dirigir el producto y el medio digital o tecnológico que se utilizará para llegar a las personas deseadas.

---

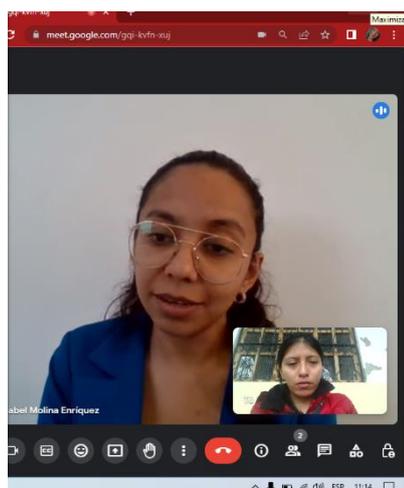
**NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:** CAMTUR (Cámara de Turismo)

---

---

**ENTREVISTA**

<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO:</b>	Ing. María Isabel
<b>TITULO ACADÉMICO:</b>	Maestría en Turismo, Mención y Gestión del turismo
<b>CARGO DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Asistente Técnico de la CAMTUR
<b>AÑOS:</b>	3 años

**FOTO:****PREGUNTAS:**

1. **¿Cree usted que es importante fomentar el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?**

Sí, pues la actividad debe estar regularizada y evaluada por parte de las entidades competentes, es decir, Jefatura del Turismo, Municipio a través de sus entidades y el Ministerio de Turismo.

2. **Conoce acerca de esta nueva práctica de la bicitren o ha escuchado al respecto.**

No

3. **¿Cuál es su opinión sobre la propuesta de implementar el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en el tramo Latacunga - Boliche? Apoyaría esta iniciativa.**
-

---

## ENTREVISTA

---

Sí, porque dinamiza la actividad. Primero una actividad minera y luego una actividad turística que ha sido dejado de lado por el cierre del tren. Además, beneficia a las personas que viven ahí y a los sectores. El Boliche era muy visitado y esta actividad que conecta el tramo de Latacunga hasta El Boliche atraería a más turistas y promovería la actividad física en la zona.

4. **¿Considera que tiene potencial para atraer turistas y promover la actividad física en la zona?**

Pues como lo menciona anteriormente, una nueva actividad es el desarrollo para la presencia de visitantes cerca de las zonas y la actividad física que lo ejerza.

5. **¿Qué factores considera clave para asegurar el éxito de la iniciativa del Bicitren en términos de infraestructura, seguridad, promoción y servicios complementarios?**

Primero la promoción y difusión partiendo de análisis anteriores relacionados al tren y el área turística.

6. **¿Cómo se podrían abordar los desafíos o barreras específicas que podrían dificultar la implementación del Bicitren en la zona para garantizar una experiencia segura y satisfactoria para los turistas?**

Uno de los desafíos es atraer al turista como promover y motivar para ello se tiene que proponer estrategias claves que se tenga en el área con el fin de crear nudos de conexión.

7. **¿Qué impacto positivo cree que podría tener el Bicitren en la comunidad local en términos de desarrollo económico, empleo y preservación del patrimonio natural y cultural?**

Incrementar la actividad económica, además de promover el deporte y la salud.

8. **¿Cuáles son los medios de comunicación para dar a conocer un nuevo producto turístico?**

---

---

## ENTREVISTA

---

Los medios digitales y tradicionales (prensa, radio y televisión).

### ANÁLISIS

En el Ecuador toda actividad turística está dirigida por el Ministerio de Turismo (MINTUR) y organizaciones asociadas a este fin, con el propósito de regularizar esta actividad económica dentro del país. Pues la creación de nuevos productos turísticos debe estar dirigida y organizada por entidades gubernamentales del turismo dentro de los cantones, municipios y parroquiales.

Fomentar un nuevo deporte de aventura produce cambios en la comunidad, así como desafíos para atraer a los turistas y que deseen visitar este lugar puesto que hoy en día la actividad turística es uno de los elementos más importantes para generar empleos en un país.

### INTERPRETACIÓN

La promoción de un nuevo producto turístico puede ser accesible para todos, pero como atraer a los turistas pues la propuesta de estrategias para promover y sea una actividad que genere ingresos es la nueva perspectiva de transporte sostenible al aire libre desde técnicas y destrezas que permiten conocer un nuevo ambiente lleno de paisajes increíbles para el visitante.

<b>NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:</b>	TAMEC Viajes
<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO:</b>	Lic. Michelle Herrera
<b>TÍTULO ACADÉMICO:</b>	Licenciatura en Turismo
<b>CARGO DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Gerente
<b>AÑOS:</b>	2 años

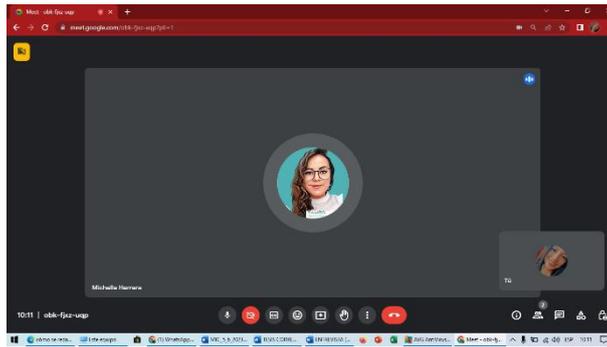
---

---

## ENTREVISTA

---

FOTO:



---

**PREGUNTAS:**

1. **¿Cree usted que es importante fomentar el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?**

Sí, porque el turismo trae dinero, mueve dinero. Y también mueve diferentes tipos de economía.

2. **Conoce acerca de esta nueva práctica de la bicitren o ha escuchado al respecto.**

No, pero me imagino una bicicleta con varios asientos sobre los rieles del tren.

3. **¿Cuál es su opinión sobre la propuesta de implementar el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en el tramo Latacunga - Boliche? Apoyaría esta iniciativa.**

Por supuesto. Se daría uso a los rieles del tren además de llamar la atención.

4. **¿Considera que tiene potencial para atraer turistas y promover la actividad física en la zona?**

Claro que sí, porque es algo nuevo e innovador y los turistas se verían atraídos por el bicitren. Por el momento, los turistas acuden a Latacunga para visitar el Volcán Cotopaxi, por ende, si el proyecto se pone en marcha acudiría más turistas y potenciaría a la ciudad

---

---

## ENTREVISTA

---

5. **¿Qué factores considera clave para asegurar el éxito de la iniciativa del Bicitren en términos de infraestructura, seguridad, promoción y servicios complementarios?**

Creo que la parte política debería tomar partido, ya que para impulsar este proyecto es necesario permisos por los problemas de riesgos que podría existir. Además, es necesario incentivar a través de las compañías, venta de souvenirs y ayuda de todos.

6. **¿Cómo se podrían abordar los desafíos o barreras específicas que podrían dificultar la implementación del Bicitren en la zona para garantizar una experiencia segura y satisfactoria para los turistas?**

Varios como la seguridad en este caso, pues recordemos que la vía del ferrocarril ha estado abandonada por bastante tiempo, entonces las condiciones no son las óptimas, pero con el apoyo de entidades se puede generar una limpieza para la implementación de este proyecto.

7. **¿Qué impacto positivo cree que podría tener el Bicitren en la comunidad local en términos de desarrollo económico, empleo y preservación del patrimonio natural y cultural?**

Claro que sí, porque es algo nuevo e innovador y los turistas se verían atraídos por el bicitren. Por el momento, los turistas acuden a Latacunga para visitar el Volcán Cotopaxi, por ende, si el proyecto se pone en marcha acudiría más turistas y potenciaría a la ciudad.

8. **¿Cuáles son los medios de comunicación para dar a conocer un nuevo producto turístico?**

Redes sociales lo que se maneja hoy en día los jóvenes.

## ANÁLISIS

---

---

## ENTREVISTA

---

Hoy en día el turismo es uno de los factores claves dentro de la economía mundial, pues Ecuador posiciona a esta actividad en el 3er puesto generando ingresos notoriamente elevados que mejoran la calidad de vida del ser humano.

El apoyo de las entidades públicas y privadas son de excelente ayuda para poder generar proyectos que impliquen tanto a la comunidad e incentiven a ser partícipes de una nueva economía para sus hogares.

### INTERPRETACIÓN

El turismo genera entradas de divisas a un país, pues el bicitren atrae nuevos segmentos del mercado para que Latacunga no solo sea un lugar de paso, sino otro destino que fomente un turismo seguro con el apoyo de las asociaciones gubernamentales.

---

<b>NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Dirección de turismo, cultura y patrimonio
<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO:</b>	Andrés Quintana
<b>TÍTULO ACADÉMICO:</b>	Ingeniero en Administración y Hotelería y turismo
<b>CARGO DE LA INSTITUCIÓN:</b>	Técnico de Turismo
<b>AÑOS:</b>	8 años

---

### FOTO:




---

---

## ENTREVISTA

---

### PREGUNTAS:

1. **¿Cree usted que es importante fomentar el turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi?**

Por supuesto que sí, ya que evidentemente son actividades que atraen a muchos turistas como el senderismo, cabalgata, paracaidismo entre otras actividades que cada cantón de Cotopaxi ha desarrollado en los últimos tiempos.

2. **Conoce acerca de esta nueva práctica de la bicitren o ha escuchado al respecto.**

Sí, ya que pertenezco a la idea de Hernán Tamayo en adaptar la bicicleta a las líneas férreas del ferrocarril, este proyecto parte principalmente desde el Área Nacional de Recreación El Boliche hasta las cercanías del Bike Park de aglomerados

3. **¿Cuál es su opinión sobre la propuesta de implementar el Bicitren como una práctica de turismo de deporte y aventura en el tramo Latacunga - Boliche? Apoyaría esta iniciativa.**

Una iniciativa muy buena e innovadora pues actividades recreativas es lo que busca el turista, también es una manera ecológica de conocer y cuidar del medio ambiente.

4. **¿Considera que tiene potencial para atraer turistas y promover la actividad física en la zona?**

Obvio, pues el turista hoy en día busca nuevas experiencias y va alineado con la sostenibilidad contribuyendo a que las comunidades y sus alrededores aporten con sus artesanías y emprendimientos que se desarrollen cerca de la zona.

5. **¿Qué factores considera clave para asegurar el éxito de la iniciativa del Bicitren en términos de infraestructura, seguridad, promoción y servicios complementarios?**
-

---

## ENTREVISTA

---

La seguridad, promoción y difusión tanto los atractivos naturales, manifestaciones culturales, emprendimientos y actividades turísticas que hagan los emprendedores de la localidad.

6. **¿Cómo se podrían abordar los desafíos o barreras específicas que podrían dificultar la implementación del Bicitren en la zona para garantizar una experiencia segura y satisfactoria para los turistas?**

Generando acuerdos con alianzas como el GAD Provincial y las Juntas Parroquiales pues éstas son más accesibles y aportan con la ayuda necesaria pues busca el beneficio económico para sus parroquias, también agencias para vender el producto de manera segura hacia los turistas.

7. **¿Qué impacto positivo cree que podría tener el Bicitren en la comunidad local en términos de desarrollo económico, empleo y preservación del patrimonio natural y cultural?**

El desarrollo económico y puestos de trabajo ya que para esta actividad se necesita personal capacitado y ayudantes para operar de manera segura y legal.

8. **¿Cuáles son los medios de comunicación para dar a conocer un nuevo producto turístico?**

Con la prensa y también con ayudantes técnicos para crear promociones de acorde al segmento de mercado (ciclistas y jóvenes).

## ANÁLISIS

El ser parte de una nueva modalidad turística genera muchas expectativas dentro de la persona que lo realiza a su previa ejecución, ya que es importante generar ideas innovadoras que puedan involucrar a varios actores del sector del turismo, pues la aventura y el deporte son importantes para los jóvenes que fortalezcan sus destrezas y habilidades dentro de esta nueva actividad.

---

---

## ENTREVISTA

---

### INTERPRETACIÓN

El turismo de aventura y deporte es fundamental para el desarrollo de técnicas entre los aventureros que desean ser parte de nuevas experiencias, también permite el ejercitarse de una manera saludable entre la naturaleza, pero un nuevo producto debe estar regulado por entidades públicas como privadas que mejoren el servicio y la calidad de la Bicitren para la seguridad de todos los turistas.

---

*Nota.* La tabla detallas las entrevistas realizadas.

## Capítulo IV

### Propuesta

#### Antecedentes

De conformidad con el avance de la investigación de la Bicitren una práctica de turismo de deporte y aventura desde el tramo Latacunga hacia el Boliche, provincia de Cotopaxi se desarrolla las actividades, recursos y atractivos que contiene para implementar una nueva forma de actividad turística. El turismo de aventura como fuente de desarrollo inicia desde los años sesenta, época en la que se dan mejoras en transporte y destaca el uso de internet para fomentar la comercialización de los productos turísticos relacionados con el turismo de aventura.

Desde esos tiempos, el turismo de aventura empezó a considerarse una tipología activa, por ende, comenzaron a ser controladas por parte de la administración pública de las localidades para determinar espacios, delimitar áreas y llevar a cabo las actividades de turismo de aventura bajo criterios ambientales, económicos, sociales, de sostenibilidad y sustentabilidad (Quiñónez, Tapia, & Andrade, 2019).

Dando a entender que la actividad turística generar grandes movimientos económicos, sociales, culturales y ecológicos para una nación, pues el desarrollo de medios de transporte en un área protegida conlleva a la obtención de apoyo por medio de las autoridades locales que impulsen las ganas de disfrutar un nuevo deporte entre la naturaleza.

En la actualidad las tendencias turísticas marcan una inclinación a la exploración de espacios naturales, principalmente en zonas con atractivo paisajístico, este tipo de turismo de aprovechamiento natural constituye una oportunidad importante para el desarrollo de las zonas rurales

En el presente capítulo se desarrolla el diagnóstico, así como la identificación de la ruta y su diseño para la evaluación de pruebas de satisfacción a los participantes de este proyecto.

## **Diagnóstico**

### ***Descripción de Cotopaxi***

Ecuador un país conformado por sus 24 provincias dividido entre la sierra, costa y oriente, es así como Cotopaxi perteneciente a la región andina fundada el 1 de abril de 1851, limitante al norte con Pichincha y Sto. Domingo de los Tsáchilas, al sur con Tungurahua y Bolívar, al este con Napo y oeste con Los Ríos, cuenta con una extensión de 6109km<sup>2</sup> con su capital la ciudad de Latacunga como la zona más poblada y extensa de la provincia.

Cotopaxi está constituido por 458.581 pobladores a través del censo nacional (2020), esto quiere decir, uno de las provincias más pobladas, por ello está forma parte de 7 cantones entre ellas, sus parroquias urbanas y parroquias rurales que permite posicionar a la provincia como una de las más habitadas, en las cuales destaca por su comercio, agricultura, ganadería e industria para el desarrollo económico del sector (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018).

### ***Descripción de la geografía***

Se localiza en la región interandina norte, con una presencia de actividad volcánica desde hace mucho tiempo presenta parte montañosas con diferentes procesos geológicos. Siendo parte del cantón Latacunga, Salcedo, Pujilí, Saquisilí, La Maná, Pangua y Sigchos.

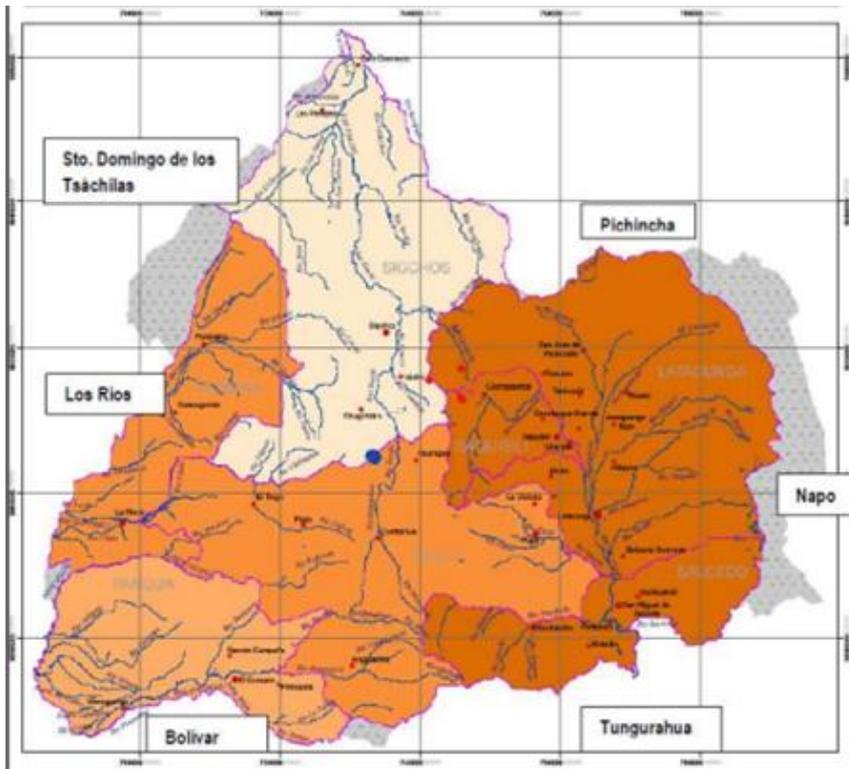
Límites de la provincia de Cotopaxi son:

- Norte: Pichincha y Sto. Domingo de los Tsáchilas
- Sur: Tungurahua y Bolívar

- Este: Napo
- Oeste: Los Ríos

### Figura 26

*Límites de la provincia de Cotopaxi*



*Nota.* Mapa de los límites de la provincia de Cotopaxi. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

Está ubicado en la sierra centro-norte de la región interandina del Ecuador, prominente por su suelo, localización y clima. Con una altitud que depende desde los 90msnm en el cantón Pangua perteneciente a la parroquia de Moraspungo, subiendo hasta los 4480msnm desde la Cordillera Occidental en la comunidad de Apagua y decrece a 2760 desde su capital, mientras que desde el Volcán Cotopaxi se puede localizar a 5920 msnm. (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

**Tabla 17***Aspectos climáticos*

<b>Variable</b>	<b>Descripción</b>
<b>Precipitación</b>	<p>La variación de la precipitación es considerable entre el valle interandino donde los valores promedios anuales fluctúan alrededor de los 500 y 1.000 mm, y la parte baja cercana al interior de la costa donde los valores superan fácilmente los 2.800 y 3.000 mm. Igual variación se determina al analizar el comportamiento temporal de las lluvias, mientras en los valles andinos el régimen pluviométrico es bimodal con dos picos máximos en los meses marzo - abril y octubre – noviembre; en la zona baja este régimen es mono modal con un valor máximo de precipitación durante los meses febrero – marzo, alcanzando durante el periodo lluvioso (diciembre - mayo) entre el 80% y 90 % de la precipitación total.</p>
<b>Temperatura</b>	<p>Los sectores que registran datos de temperatura media más baja en el rango de los 0°C a 6°C corresponden a áreas sin poblaciones ubicadas en las cercanías a los volcanes Cotopaxi e Ilinizas, en el rango comprendido entre 6°C y 10°C se encuentra una amplia zona ubicada a ambos lados (oriental y occidental) del valle interandino con numerosas poblaciones entre las que se encuentran las cabeceras parroquiales de Isinliví, Guangaje, Cochapamba, Chugchilán, Zumbahua y Angamarca.</p> <p>En el rango de temperatura de 10°C a 14°C se encuentran dos zonas, la una que corresponde a poblados del valle interandino entre los cuales figuran las cabeceras de las parroquias de Pastocalle, Toacaso, Mulaló, Canchagua Grande, Tanicuchí,</p>

Variable	Descripción
	<p>Chantilín, Saquisilí, Aláquez, Poaló, La Victoria, Once de Noviembre, Belisario Quevedo, Mulliquindíl, San Miguel de Salcedo, Cusubamba, Pansaleo y Mulalillo; y la segunda en el occidente de la Provincia que corresponde a una franja que va en sentido norte sur en donde se encuentran los poblados de Sigchos, Pilaló y Pinllopata. En el rango de 14°C a 16°C se encuentran dos zonas, la primera ubicada en el centro del valle interandino donde se ubica la ciudad de Latacunga y la otra que corresponde a una franja que se extiende en el sentido norte sur en el occidente de la Provincia. El rango comprendido entre 18°C y 20°C corresponde a una franja que se extiende desde el norte hasta el sur en donde se ubican las cabeceras parroquiales de Palo Quemado, Las Pampas, Pucayacu, El Tingo - La Esperanza; finalmente se tiene en el sector más occidental de la Provincia el rango de mayor temperatura que va desde los 22°C a 26°C en donde se ubican las cabeceras de las parroquias de Guasaganda y Moraspungo así como la ciudad de La Maná</p>
<b>Viento</b>	<p>De acuerdo a los datos existentes, se aprecia que los vientos más fuertes se producen en la parte alta de la cordillera occidental en el norte de la provincia; situación que ha sido observada desde tiempos históricos, así lo señala el historiador Galo Ramón<sup>16</sup> quien cita los testimonios del padre Mario Cicala quien señala que los vientos más fuertes se aprecian en el tránsito hacia Sigchos y que son tan violentos e impetuosos que, “Además de levantar nubarrones de polvo y de arena arrastran de los barrancos y llanuras de arena gruesa como balines y balas</p>

<b>Variable</b>	<b>Descripción</b>
	<p>de escopetas y los lanzan por los aires a manera de una copiosa granizada, por lo que es necesario viajar con mascarillas". La presencia de estos fuertes vientos y de bajas temperaturas junto a otros factores ocasiona o agravan la salud de la población que en estos sectores entre otras tiene predisposición a las enfermedades de tipo respiratorio.</p>
<b>Posibilidad de heladas</b>	<p>De acuerdo a la información cartográfica del Sistema Nacional de Información, las parroquias que presentan mayor probabilidad a las heladas son: Toacaso, Cochapamba, Isinliví, y Mulaló en la parte norte de la provincia; la parte oriental de las parroquias de Latacunga y Salcedo, y varios sectores de las parroquias de Angamarca y Zumbahua. Le sigue en probabilidad las parroquias 11 de Noviembre, La Victoria, Poaló, Pujilí, Cusubamba, Aláquez, Latacunga, Belisario Quevedo, Mulliquindíl - Santa Ana, Antonio José de Holguín y Mulalillo.</p>
<b>Pisos climáticos</b>	<p>Se encuentran los tipos climáticos desde el seco presente en una parte del valle interandino cubriendo localidades como Pujilí, Salcedo, Latacunga y áreas aledañas en la cual la falta de humedad en los suelos es casi permanente debido a que la precipitación media anual apenas alcanza el 50 % del valor de la evapotranspiración potencial. En esta parte de la Provincia, presenta gran déficit hídrico durante todo el año, y generalmente todo lo que precipita como producto de las lluvias se filtra en el suelo, dando como resultado un clima del tipo D d B'1 definido como clima seco sin exceso de agua con una temperatura que de acuerdo a la metodología se lo clasifica como mesotérmico</p>

<b>Variable</b>	<b>Descripción</b>
	<p>semifrío variando a templado frío, en razón de que sus temperaturas extremas oscilan alrededor de los 24.5°C y 3.7°C, determinándose un rango térmico muy amplio. En otro plano se encuentra el clima sub húmedo; presente en gran parte del callejón interandino en el que están inmersos los páramos con temperaturas medias de alrededor de los 8°C y también áreas comprendidas en el declive montañoso occidental con temperaturas promedio de alrededor de los 16°C. Según el índice hídrico para esta zona determina un tipo C2 que corresponde a un clima sub húmedo con una variación estacional de la humedad considerada como pequeño déficit de agua durante el periodo seco, acompañado de un régimen térmico predominante entre el mesotérmico semifrío y templado frío en el caso de la parte alta, mientras en el declive occidental este último carácter es mega térmico o cálido cuyo índice es A'. En otra zona de la provincia que tiende hacia las planicies que colindan con la Provincia de Los Ríos se determinan áreas con un índice hídrico del tipo súper húmedo (A) como es el caso de El Corazón, caracterizado por un alto contenido de humedad en los suelos ya que las precipitaciones durante el año superan los 3000 mm como promedio, conforme desciende en altitud el volumen promedio anual de precipitación decrece y consecuentemente el índice hídrico adquiere otra calificación que es el húmedo (B3) en este caso se encuentra la zona representada por la estación La Maná. Según los resultados del balance hídrico se determina una deficiencia hídrica sin importancia durante el periodo de secano</p>

Variable	Descripción
	<p>(julio – octubre), característica que climáticamente determina como una ligera variación estacional de la humedad. En esta área representada por las estaciones meteorológicas ubicadas en las poblaciones de El Corazón y La Maná, la temperatura del aire en promedio está por los 18°C y 24°C respectivamente, esta diferencia térmica determina consecuentemente una denominación acorde a cada caso, templado cálido y cálido en su orden. Esta extensa zona caracterizada por un sistema de vida montañoso presenta un amplio rango de la temperatura del aire, cuyos valores extremos medios comprenden entre los 13 °C y los 31°C, cuya amplitud alberga un sinnúmero de sistemas de vida</p>

*Nota.* Se presenta los climas y precipitaciones de la provincia de Cotopaxi. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

Por otro lado, el suelo es un elemento importante para la naturaleza, a través de su superficie terrestre y ciclos

**Tabla 18**

*Descripción de los suelos*

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie</b>	<b>%</b>	<b>Ubicación</b>
<b>I</b>	Suelos fértiles sin limitaciones, con topografía regular y baja susceptibilidad a la erosión, sin peligro de heladas y precipitaciones anuales de 2.000 a 3.000 mm.	Cultivos intensivos para el mercado local, nacional e internacional, agroindustria	Cultivos tropicales (banano, cacao, café, palma africana, tabaco, otros), cereales, hortalizas, frutales, pastos y forrajes, agroindustria e industria no agropecuaria	20730	3%	Parroquias de La Maná, Latacunga, Moraspungo, Guasaganda y Mulliquindil
<b>II</b>	Suelos fértiles con pendientes ligeras y baja susceptibilidad	Cultivos intensivos para el mercado local, nacional e internacional, ganadería	Cultivos tropicales (banano, cacao, caña de azúcar, café, palma africana, tabaco, otros),	55356	9%	Parroquias de La Maná, Guasaganda,

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie</b>	<b>%</b>	<b>Ubicación</b>
	a la erosión, precipitaciones de 2.000 a 3.000 mm en la zona subtropical y 500 a 750 mm en la zona interandina requiriendo dotación de riego.	intensiva, agroindustria e industria no agropecuaria	cereales, hortalizas, frutales, pastos y forrajes, carne, leche, agroindustria e industria no agropecuaria.			Moraspungo, Belisario Queveddo, Mulliquindil, Sta. Ana, Salcedo, Mulalillo y Antonio José de Holguín y Panzaleo.
<b>III</b>	Suelos con limitaciones, pendientes moderadas, requieren de	Cultivos extensivos para el mercado local y nacional con atención a prácticas de conservación de suelos, ganadería	Cultivos tropicales (cacao, caña de azúcar, palma africana, yuca, otros), artesanía, granos y tubérculos andinos, cereales, hortalizas, frutales, carne y	274474	35%	Distribuidas por toda la provincia de Cotopaxi

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie</b>	<b>%</b>	<b>Ubicación</b>
	fertilización para ser cultivados y atención en las labores culturales para disminuir el proceso de erosión, mecanización puede causar pérdida de estructura y encostramiento, requieren dotación de riego en la zona interandina.	extensiva para el mercado local y nacional, productos elaborados de alto valor agregado para el mercado nacional e internacional	leche, agroindustria e industria no agropecuaria para MIPYMES			

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie</b>	<b>%</b>	<b>Ubicación</b>
<b>IV</b>	Suelos con limitaciones importantes, baja fertilidad, toxicidad alumínica pendientes del 50 al 70%, susceptibilidad baja a la erosión, precipitaciones de 2000 a 3000 mm en el subtrópico y de 500 a 1000 en la zona interandina,	Conservación de la vegetación natural, actividades alternativas de bajo impacto, forestación, agricultura con prácticas de conservación de suelos y ganadería extensiva en pendientes moderadas para el mercado local y nacional, productos elaborados de alto valor agregado para el mercado nacional e internacional.	Artesanía, agroturismo, turismo comunitario y de naturaleza, cultivos tropicales, granos y tubérculos andinos, cereales, hortalizas, frutales, carne y leche, agroindustria e industria no agropecuaria para MIPYMES, producción de madera.	228268	37%	Alrededor de toda la provincia de Cotopaxi

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie %</b>	<b>Ubicación</b>
	sin peligro de heladas.				
<b>V</b>	Suelos con limitaciones muy importantes, baja fertilidad, toxicidad alumínica pendientes superiores del 50 al 70% y superiores, susceptibilidad moderada a la erosión, heladas poco probables.	Conservación de la vegetación natural, actividades alternativas de bajo impacto, forestación, productos elaborados de alto valor agregado para el mercado nacional e internacional, agricultura y ganadería de acuerdo a la capacidad de carga.	Artesanía, agroturismo, turismo comunitario y de naturaleza, recolección y procesamiento de productos del bosque y páramo, granos y tubérculos andinos, ganadería de subsistencia, producción de madera.	70150	Dividida entre Cotopaxi y la Cordillera Oriental

<b>Categ.</b>	<b>Descripción</b>	<b>Uso potencias</b>	<b>Productos y/o actividades referenciales</b>	<b>Superficie</b>	<b>%</b>	<b>Ubicación</b>
<b>VI</b>	Suelos con limitaciones muy importantes, baja fertilidad, toxicidad alumínica pendientes fuertes de 50 y superiores, susceptibilidad moderada a la erosión, riesgo de heladas, precipitación de 500 a 1.000 mm.	Conservación de la vegetación natural, actividades alternativas de bajo impacto, granjas integrales para seguridad alimentaria	Artesanía, turismo comunitario y de naturaleza, recolección y procesamiento de productos del bosque y páramo, agricultura de subsistencia, granos y tubérculos andinos, crianza de alpacas	15091	3%	Dividida entre Cotopaxi y la Cordillera Oriental

*Nota.* Se muestra la descripción de los suelos. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

## **Relieve**

La Provincia de Cotopaxi se halla localizada en la región interandina norte, y se caracteriza por la presencia de una actividad volcánica antigua y reciente que se ha superpuesto sobre el macizo montañoso de los Andes, como resultado de los diversos procesos geológicos. Los paisajes que se presentan en la Provincia de Cotopaxi están directamente relacionados con la Cordillera de los Andes y su proceso evolutivo a través de los años.

Hay tres formas bien diferenciadas o grandes paisajes: la Cordillera Occidental, la Depresión o Valle Interandino y la Cordillera Oriental. Sobre estos grandes paisajes han actuado acciones geológicas, volcánicas, climáticas y antrópicas que han dado lugar a procesos volcánicos, glaciares, coluviales y aluviales que dibujan el actual, particular y diverso paisaje del territorio de Cotopaxi.

Considerando que los expertos coinciden en que en algunos casos es difícil determinar si un volcán se encuentra activo en razón de que falta investigación acerca de ellos, o a su vez por la diferencia de criterios para su clasificación; se puede decir de forma general que en la provincia se encuentran los volcanes activos.

Entre ellos, Cotopaxi considerado como el más alto del mundo, el Volcán Laguna Quilotoa y el Volcán Chalupas ubicado al sureste del Volcán Cotopaxi, el cual es peligroso no por la frecuencia de la actividad sino por la fuerza con la que se produce y su magnitud.<sup>2</sup> En el territorio de Cotopaxi se encuentran además varios volcanes considerados como inactivos: Los Ilinizas, El Saguatoa, Putzalagua, Chinibano, Rumiñahui y Santa Cruz.

Tabla 19

*Forma de relieve*

<b>Tipo</b>	<b>Altitud</b>		<b>Descripción</b>
<b>Cimas de las cordilleras de relieves montañosos</b>	Cordillera	Oriental	Abarca las cimas de las montañas de las cordilleras occidental y oriental con 96.535 hectáreas (Ha.), es decir aprox. el 16% de la superficie total de la Provincia. El relieve al interior de esta unidad es montañoso con un rango de pendientes que va desde el 50% al 70% en la mayor parte de su superficie.
	3400-4200 msnm		
	Cordillera Occidental		
<b>Colinas medianas</b>	1200-3500 msnm		Se encuentran en la cordillera occidental y oriental como en la planicie de la zona subtropical de la Provincia (Cantones La Maná, Pangua, sectores bajos del cantón Sigchos), suma 88.274 hectáreas es decir el 14% de la superficie provincial. El rango de pendiente varía, para las colinas medianas de la cordillera oriental entre el 12% y 25%, para las colinas medianas de la cordillera occidental y de la zona subtropical se observa pendientes mayores que van desde el 12% pero pueden extenderse hasta el 50% en algunos lugares. En la cordillera oriental estas geoformas han dado lugar a la formación de complejos lacustres de gran importancia por ser sitios
	Cordillera	Oriental	
	3600-4000	msnm	
	Cordillera Occidental		
	3500 - 4000 msnm		
Planicie del Subtrópico	100-700 msnm		

Tipo	Altitud	Descripción
<b>Conos de deyección</b>	200 – 600 msnm	<p>de captaciones de numerosos sistemas de agua de consumo y riego</p> <p>Formas de modelado fluvial que en planta se caracterizan por tener una silueta cónica o en abanico y una suave pendiente (entre 1 -y 10 grados, dependiendo de la pendiente por la que se desliza). Se encuentran a la salida o pie de las cordilleras y se originan por la pérdida de energía de los ríos con una importante carga de sedimentos que son depositados al disminuir la pendiente a lo largo del abanico aluvial que forman<sup>4</sup> . En Cotopaxi, esta geoforma ocupa 14.907 Ha. que equivale al 2% de la superficie provincial, ocupando gran parte de las parroquias de La Maná Centro y superficies menores de las parroquias Guasaganda y Moraspungo. Se deben tomar en cuenta sobre todo desde el punto de vista de los riesgos naturales pues su presencia en las zonas de pie de monte donde la pendiente de las laderas enlaza con una zona llana, significa el depósito de aluviones acarreados por fuertes torrenciales.</p>

Tipo	Altitud	Descripción
<b>Pie de monte coluvial</b>	100 – 700 msnm	Se localiza en las zonas donde se conectan las laderas de la cordillera occidental (vertientes exteriores) con el inicio de la planicie de la Costa. En el territorio provincial ocupan 7.606 Ha. que equivale al 1% de su totalidad, se localiza en las parroquias de El Tingo - La Esperanza, La Maná, Guasaganda y Moraspungo
<b>Gargantas con flancos escarpados</b>	2700 – 2900 msnm	Se ubican a lo largo de los ríos Toachi, Sarapullo, Nagsiche, entre otros; forman verdaderos encañonamientos de pendientes extremadamente fuertes que incluso alcanzan los 90°, es decir son completamente verticales. Ofrecen un hermoso paisaje natural, las más pintorescas se encuentran en los márgenes del río Toachi en los alrededores de la Laguna del Quilotoa. Suman una superficie de 18.971 Ha. que equivale al 3% de la superficie total provincial.
<b>Superficies de aplanamiento</b>	2700 – 3600 msnm	Aunque se puede encontrar superficies de aplanamiento en diferentes lugares del territorio provincial, estas geoformas se concentran más en los alrededores del valle del Río Cutuchi en su margen oriente. Por lo cual ocupan parte de las superficies de

Tipo	Altitud	Descripción
<b>Valles interandinos:</b>	2700 – 3000 msn	<p>las parroquias de Mulaló, Aláquez, Latacunga, Belisario Quevedo, Mulliquindí, Santa Ana y San Miguel de Salcedo. Corresponden al 11% de la superficie provincial.</p>
<b>Terrazas:</b>	200 – 400 msnm	<p>Constituyen pequeñas plataformas sedimentarias o mesas construidas en un valle fluvial por los propios sedimentos del río que se depositan a los lados del cauce en los lugares en los que la pendiente del mismo se hace menor, con lo que su capacidad de arrastre también se hace menor. Ocupan 8.915 Ha. que equivale al 1,5% de la superficie total provincial.</p>
<b>Vertientes de las cordilleras:</b>	2900 – 4000 msnm	<p>Corresponden a las laderas de la cordillera occidental que en su parte más hacia el este conecta con el valle interandino, suma una superficie de 70.355 Ha. que equivale al 11,5% de la superficie provincial. El rango de pendiente de la mayor parte de esta geoforma está entre el 25% hasta</p>

Tipo	Altitud	Descripción
		70%, en menor proporción se encuentran superficies con rango de pendiente del 12% al 25%.
<b>Relieves escarpados</b>	200-3500 msnm	Corresponden a las laderas de las montañas que integran la cordillera occidental, con 189.933 Ha. es la geoforma que ocupa la mayor parte de la superficie provincial pues abarca el 31% de su totalidad. La pendiente es superior al 70% lo cual representa un serio limitante para el desarrollo de las actividades agrícolas y demanda medidas estrictas para el desarrollo de las actividades pecuarias.
<b>Ríos, quebradas y esteros</b>	Todo el territorio	Corresponden a los drenajes naturales del recurso hídrico, en algunos casos conducen agua permanentemente, en otros temporalmente y en varios casos ya no lo hacen.
<b>Lagos y Lagunas</b>	Varias altitudes	Son cuerpos de agua como ríos, quebradas y esteros, que radica entre los sistemas de regadío y consumo
<b>Nieve, afloramientos rocosos y eriales:</b>		Corresponden a las nieves de los volcanes Cotopaxi e Illinizas y a las áreas adyacentes a las mismas con escasa casi ausente cobertura vegetal. También abarca los afloramientos de roca localizados en las

Tipo	Altitud	Descripción
		partes altas de la cordillera como los que se pueden observar en la localidad de Apagua. Desde el punto de vista paisajístico son geoformas de gran belleza.

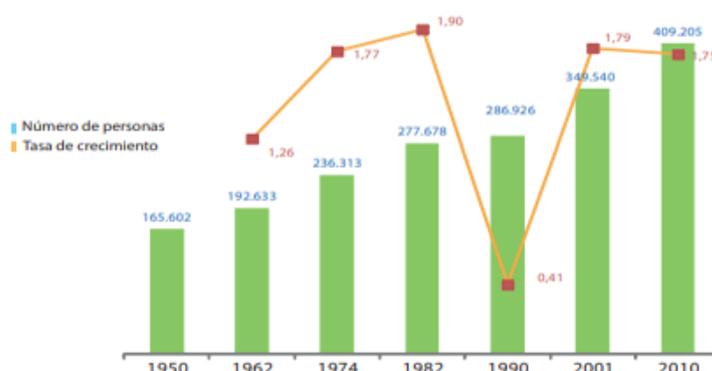
*Nota.* Descripción de las formas del relieve del cantón Latacunga. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

### **Aspectos demográficos**

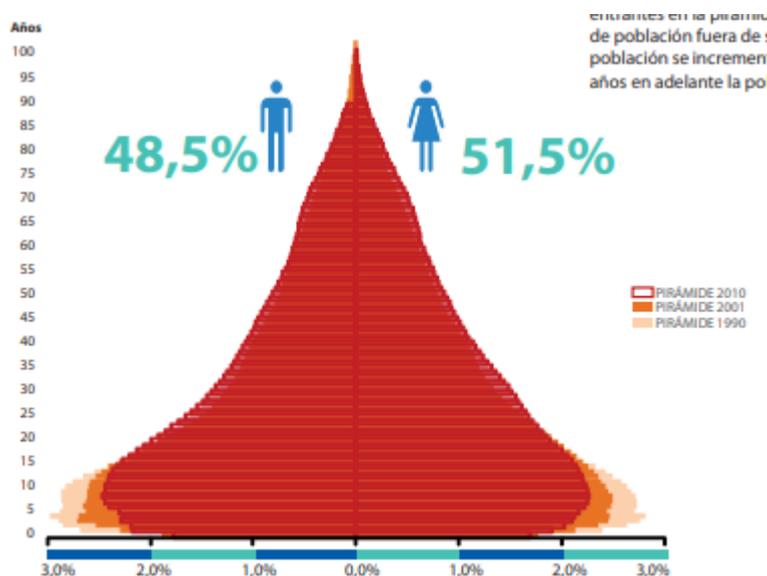
Al ser uno de las provincias más habitadas con 409.205 según el Instituto Nacional de Estadística y Censos, se prevé que para el 2015 se contará con 457.404 habitantes el cuál, estará compuesto por la mayoría de mujeres con un porcentaje del 51,46% mientras que los hombres representan el 48,54% determinando que existen más del género femenino que masculino en Cotopaxi.

### **Figura 27**

*Población de Cotopaxi*



*Nota.* Tasa de crecimiento. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

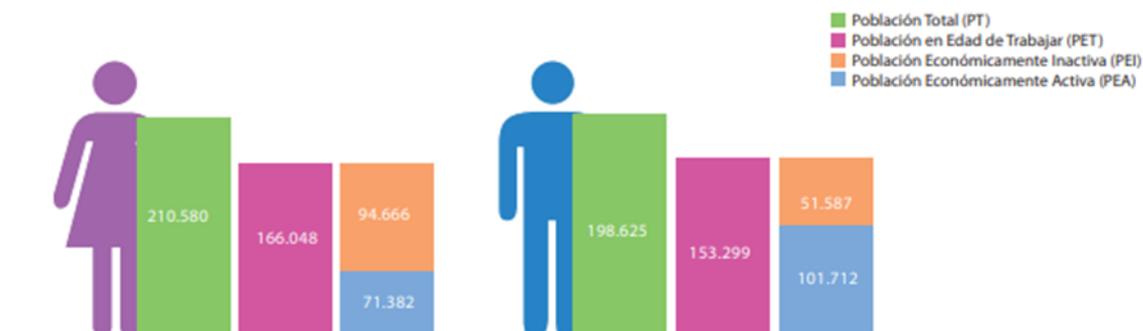
**Figura 28***Población de hombres y mujeres*

*Nota.* Se muestra la población entre hombres y mujeres. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

Dicho antes, la provincia está distribuida en 7 cantones los cuáles tiene, tradiciones, cultura e identidad variada, dedicados principalmente a la agricultura la mayor parte de la población Cotopaxenses e identificados como mestizos.

### ***Economía del territorio***

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2010) del total de la población 210.580 son mujeres y el 198.625 son hombres, con la edad de trabajar en el 78,04% que corresponde a 319.347 pobladores, solamente el 42,31% de la misma es económicamente activa con un total de 173.094 pobladores.

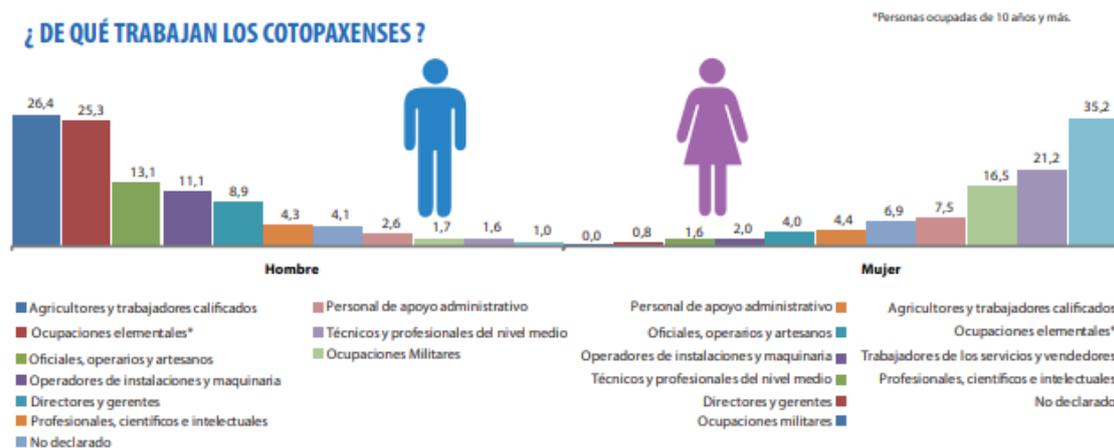
**Figura 29***Economía de Cotopaxi*

*Nota.* Se observa la economía. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

**Figura 30***Actividad económica de Cotopaxi*

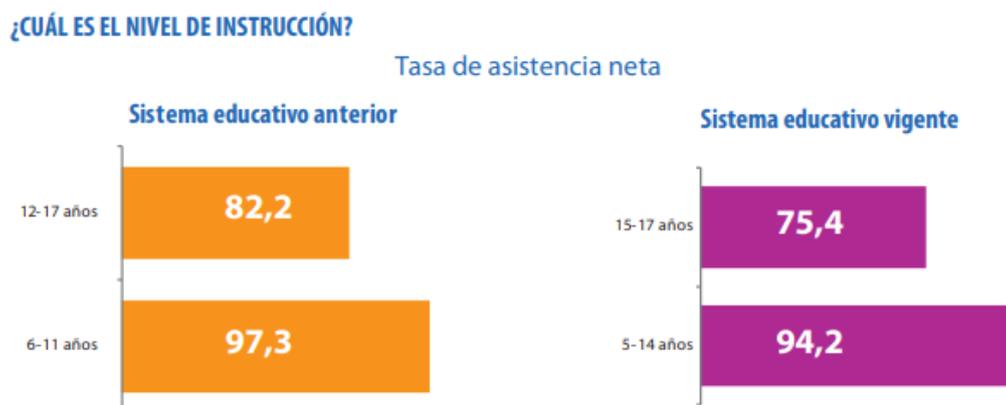
*Nota.* La figura representa la actividad económica de Cotopaxi. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

Cotopaxi posee una variedad de ecosistemas por lo cual los pobladores se dedican a la actividad agrícola y ganadera por cuenta propia con un 44,6% tanto hombre con una participación del 26,4% y mujer con un 35,2% en donde realizan la cosecha de diferentes cultivos como cebada, papa, brócoli, trigo, hortalizas y se cultivan flores para su exportación. (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010)

**Figura 31***Economía del sector*

*Nota.* A que se dedican los trabajadores. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

El nivel de instrucción de la población de la provincia de Cotopaxi con el sistema de educación vigente que corresponde a un nivel básico es de 5 – 14 años que corresponde al 94,2% y con una educación de nivel de bachiller es de 15 – 17 años con un 75,4%, según lo indica en el fascículo provincia de Cotopaxi dado por el INEC (2010).

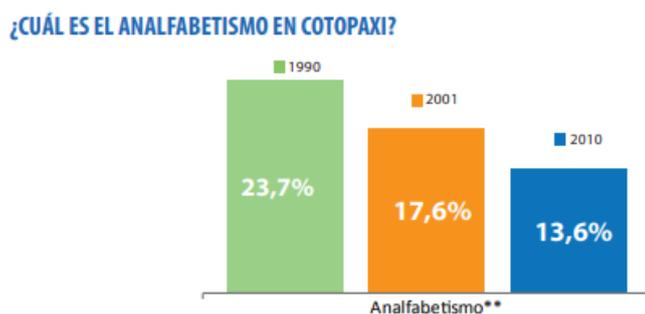
**Figura 32***Nivel de instrucción*

*Nota.* Nivel de instrucción académica. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

El nivel de analfabetismo que cuenta la provincia de Cotopaxi que es a partir de los 15 años según el último CENSO 2010 es del 13,6% a comparación de los años anteriores se ha visto una disminución según lo manifiesta el INEC (2010).

**Figura 33**

*Nivel de analfabetismo*



*Nota.* El nivel al que se encuentra el analfabetismo. Tomado de (Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC, 2010)

### **Descripción ambiental**

Cotopaxi un lugar con alrededor de parques catalogados como áreas protegidas debido a su diversidad de flora y fauna, de ellas, destacan cuatro del Patrimonio Natural del Ecuador como El Parque Nacional Cotopaxi, Parque Nacional Llanganates, Reserva Ecológica Los Ilinizas, Área Recreacional El Boliche perteneciendo al 21% del territorio.

**Tabla 20**

*Aspecto ambiental en Cotopaxi*

Nombre	Categoría	Extensión	Ubicación	Estado de conservación
Parque Nacional Cotopaxi	Parque Nacional	9189,2	Latacunga	Nivel III con un nivel de gestión entre

<b>Nombre</b>	<b>Categoría</b>	<b>Extensión</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Estado de conservación</b>
				inicial y progreso
<b>Área Recreacional El Boliche</b>	Area Recreacional	276,5	Latacunga	
<b>Parque Nacional Llanganates</b>	Parque Nacional	6077,3	Latacunga y Salcedo	Bajo fuertes presiones
<b>Reserva Ecológica Los Ilinizas</b>	Reserva Ecológica	111513,1	Latacunga, Sigcho y Pujilí	Carece de recursos mínimos necesarios para su manejo básico

*Nota.* Aspecto ambiental en la provincia de Cotopaxi. Tomado de (Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, 2018)

El turismo de aventura dentro del país no está manejado únicamente por el Ministerio de Turismo debido a que existen otras instituciones gubernamentales como el Ministerio del Ambiente Ecuatoriano donde disponen que en el artículo 52 de la Ley de Turismo, este Ministerio ejercerá el control de la actividad turística en cual será de carácter preventivo y sancionador, así como también en el artículo 69 de la Codificación a Ley Forestal y de Conservación de Áreas Natural y Vida Silvestre, establece que la planificación, manejo, desarrollo, administración, protección y control del patrimonio de áreas naturales del Estado, estará a cargo del Ministerio del Ambiente.

La utilización de sus productos y servicios se sujetará a los reglamentos y disposiciones administrativas pertinentes. Complementando a los diferentes artículos para ejercer las diferentes actividades de turismo de aventura se encuentra el reglamento de guianza turística que tiene como objetivo determinar los principios y criterios que deberán someterse las personas que requieran prestar el servicio de guía nacional con especialización en aventura desarrollado dentro del territorio ecuatoriano, capacitado para desarrollar las modalidades de turismo de aventura como es senderismo, cicloturismo, espeleología y las que determine la Autoridad Nacional de Turismo. (Ministerio de Ambiente; Ministerio de Turismo, 2016)

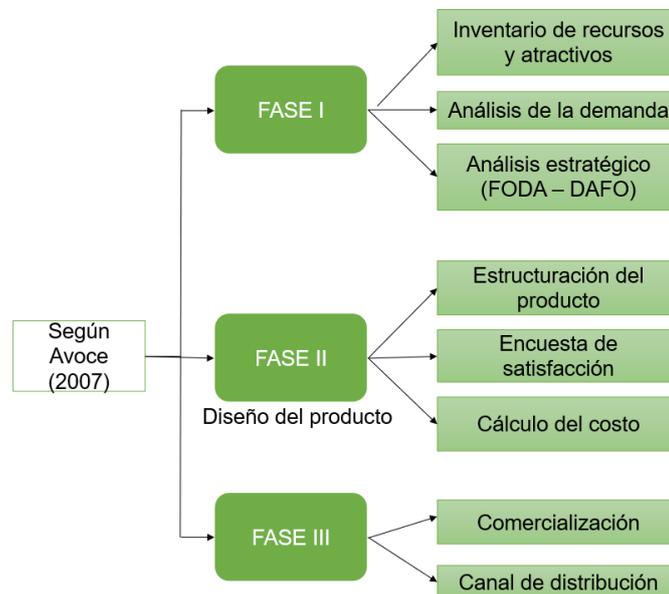
Por ello se puede decir que las entidades públicas como el MINTUR y MAE deben trabajar en conjunto para unificar el desarrollo de las actividades turísticas de aventura que den la seguridad al usuario a la hora de ejercer dichas actividades antes mencionadas para el turista.

### **Etapas I: Desarrollo**

En este capítulo, se llevó a cabo una investigación previa mediante la revisión de fuentes bibliográficas, con el propósito de diagnosticar la situación del cantón Latacunga. Además, se aplicó una metodología integral para el diseño de productos turísticos realizada por Avoce (2007), la cual consta de tres fases y en cada una de ellas se llevan a cabo diversas etapas.

**Figura 34**

*Modelo del diseño de productos turísticos*



*Nota.* Modelo de diseño de productos turísticos. Adaptado de (Avoce, 2007)

- **Análisis de la situación turística**

El turismo es una industria económica que aporta con beneficios a la población, por ende, el desarrollo de la ciudad de Latacunga dentro de este ámbito fortalece y construye una mejor calidad de vida para todos sus ciudadanos.

El cantón Latacunga revela que cuenta con un gran potencial turístico debido a su riqueza natural y cultural. El cantón está ubicado en la provincia de Cotopaxi, en Ecuador, y se caracteriza por su paisaje de montañas, volcanes y lagunas. En cuanto a su patrimonio cultural, Latacunga alberga varios sitios de interés histórico, como la Catedral de La Virgen de La Merced, construida en el siglo XVIII, y la Casa de los Marqueses de Miraflores, una antigua residencia de la nobleza colonial. Además, se celebran festividades tradicionales importantes, como la Fiesta de la Mama Negra y la Fiesta de la Virgen de La Merced, que atraen a numerosos visitantes.

El cantón también cuenta con una oferta de actividades al aire libre, como senderismo, escalada, ciclismo de montaña y observación de aves, gracias a su ubicación cerca del Parque Nacional Cotopaxi y la Reserva Ecológica Los Ilinizas. Según el Plan de Turismo del Cantón Latacunga (2020-2025) pretende que esta ciudad sea “un destino turístico intercultural andino y destaque por sus excelentes servicios y aventura únicas por descubrir para el 2025”.

Sin embargo, a pesar de su potencial, la infraestructura turística en Latacunga aún es limitada. La falta de hoteles y restaurantes de calidad, así como la escasez de servicios turísticos especializados, son algunos de los desafíos que enfrenta el cantón. Además, la promoción turística del destino es insuficiente, lo que limita su visibilidad y atractivo para los turistas.

Para potenciar el turismo en Latacunga, es necesario desarrollar estrategias de promoción más efectivas, mejorar la infraestructura turística y ofrecer una variedad de servicios y actividades para satisfacer las necesidades de los visitantes. Asimismo, es esencial realizar una gestión sostenible y responsable del patrimonio natural y cultural para preservar y promover su valor turístico.

Cotopaxi una provincia dónde su mayor potencial turístico más demandado por turistas nacionales y extranjeros es el Parque Nacional Cotopaxi contando con actividades de deporte y aventura como ciclismo, cumbre y senderismo, increíbles paisajes con diversidad de flora y fauna.

Por ende, al hablar del desarrollo turístico nacional que contiene la provincia de Cotopaxi, no solo es El Volcán Cotopaxi, también su patrimonio, cultura, tradición, lagunas y gente, pues sus cantones y parroquias contienen atractivos maravillosos como la Laguna del Quilotoa, Los Ilinizas entre otros aspectos como su mercado indígena, artesanías, historia y vivencias que opta por mostrar este lugar.

Las tendencias a nivel global como la tecnología, la sustentabilidad y el consumo son factores para determinar las nuevas perspectivas que tiene un turista, ya que buscan experiencias únicas, que no causen daño al medio ambiente y ser parte de la comunidad dónde las sensaciones sean a otro nivel y se desarrolle en varios días, con ello, Latacunga es un potencial para atraer turistas bajo estos nuevos perfiles y requerimientos para dar a conocer al territorio con el avance económico para una mejor calidad de vida.

La Bicitren es parte de las nuevas experiencias que el visitante puede explorar de acuerdo a las preferencias como la naturaleza, adrenalina y sensaciones que esta modalidad de práctica de deporte y aventura ofrece para el turista. Por tal razón, un transporte ecológico genera grandes beneficios para el medio ambiente, así como, el desarrollo del cantón Latacunga, promoviendo un deporte sano y al aire libre para todas las edades.

- **Reconocimiento de la ruta**

A través del recorrido realizado desde la estación de tren El Boliche hasta la estación de tren Latacunga se determinó un tramo de 38km en el que destacan varios factores desfavorables como la pérdida de la vía férrea ya sea por el crecimiento de los matorrales, así como asfaltado o materiales que interrumpen el paso continuo durante el trazado o reconocimiento de la ruta.

La Estación de Tren "El Boliche" era uno de los atractivos turísticos más destacados en el cantón Latacunga. Esta estación se encuentra ubicada en el Área Recreacional El Boliche un punto de llegada y salida que realizaba diversos recorridos en tren hacia la famosa Nariz del Diablo. Un lugar popular tanto para turistas nacionales como extranjeros, ya que ofrece la oportunidad de disfrutar de paisajes impresionantes mientras se recorría en tren.

Por otra parte, la Estación de tren Latacunga, se consideraba uno de los principales puntos de partida para los turistas que desean visitar el volcán Cotopaxi y sus alrededores.

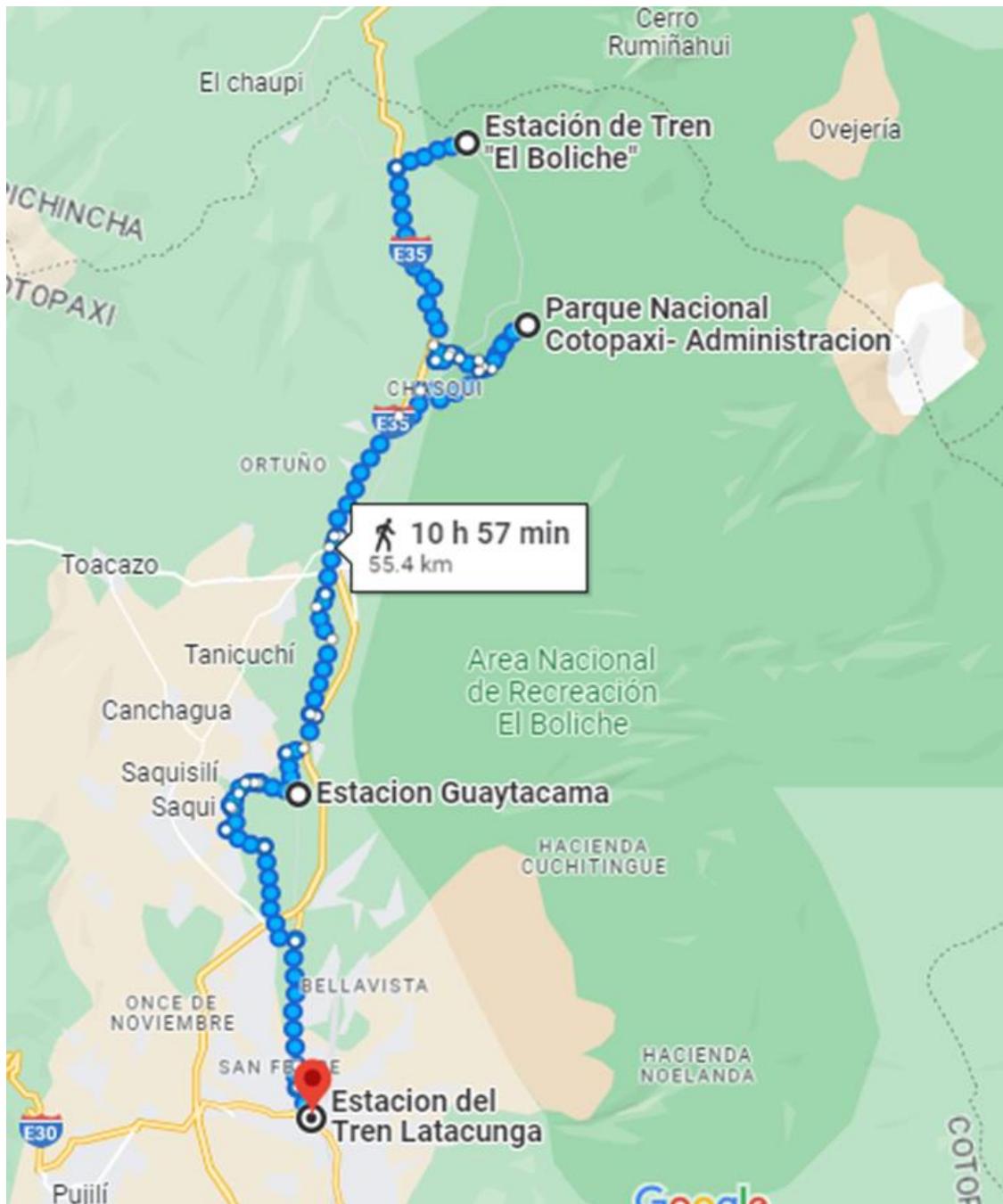
Una estación ferroviaria histórica que data de principios del siglo XX y fue renovada para brindar un servicio turístico de calidad. Desde esta estación, los visitantes podían tomar el tren y disfrutar de un viaje panorámico a través de hermosos paisajes montañosos.

Ambas estaciones ofrecen una experiencia turística única al permitir a los visitantes disfrutar de un viaje en Bicitren mientras aprecian la belleza natural y cultural de la zona. Además, en ambas estaciones se ofrecen distintas actividades complementarias, como senderismo, paseos a caballo, visitas a comunidades indígenas y degustación de gastronomía local.

El reconocimiento de estas estaciones y la promoción adecuada de sus atractivos pueden contribuir positivamente al desarrollo turístico de Latacunga, atrayendo a un mayor número de visitantes interesados en experimentar la historia y la belleza escénica de la zona. También es fundamental garantizar la preservación y el cuidado de estas estaciones como patrimonio cultural importante en la región. En definitiva, la puesta en práctica de este deporte y aventura fortalecerá la economía y mejora el desarrollo del sector para las parroquias rurales del cantón Latacunga.

**Figura 35**

*Travesía desde la Estación El Boliche – Latacunga*



*Nota.* Se presenta el tramo desde La Estación Latacunga hacia La Estación de Tren El Boliche.

Durante el trazado de la ruta de los rieles de tren, surgieron varias dificultades, algunas de las cuales son:

Tabla 21

*Problemas dentro de la infraestructura*

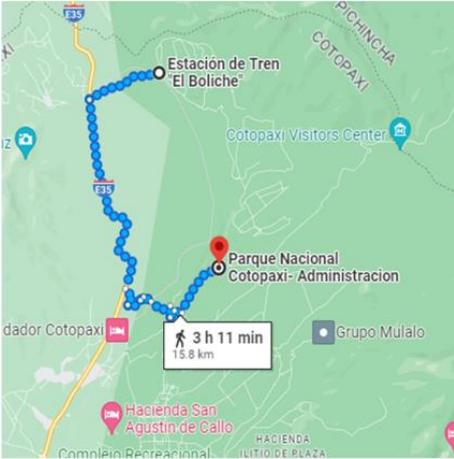
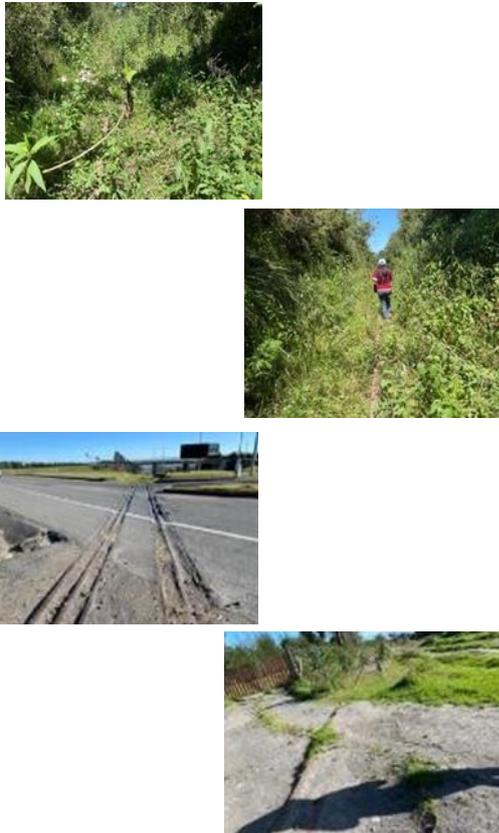
N°	Descripción
<b>1. Daños a la infraestructura</b>	Los rieles de tren están en mal estado debido a la falta de mantenimiento continuo. Así como, la oxidación y vías férreas corroídas, estaciones abandonadas representando un obstáculo para su reutilización
<b>2. Derechos de propiedad y acceso</b>	Ciertos tramos atraviesan propiedades privadas y públicas, por lo cual es necesario los derechos de paso y negociaciones con los propietarios o autoridades competentes.
<b>3. Contaminación y limpieza</b>	Debido al abandono de las vías, presentan acumulación de escombros, basura y materiales contaminantes, la limpieza y restauración del área requiere de esfuerzos significativos y económicos.
<b>4. Cambios en el terreno</b>	A lo largo de los años, la construcción de carreteras y modificaciones de edificios presentan un desafío para el trazado.
<b>5. Legal y reglamentario</b>	Cumplir con ciertos requisitos como permisos por parte de las autoridades locales, la seguridad y la regulación ambiental

*Nota.* Problemáticas durante el trazado de la ruta desde El Boliche – Latacunga.

Estas fueron algunas de las dificultades que surgieron durante el trazado de la ruta, con el fin de evaluar cuidadosamente todas las consideraciones para poner en práctica la Bicitren. A continuación, se detalla y evidencian algunos de los inconvenientes durante el recorrido:

Tabla 22

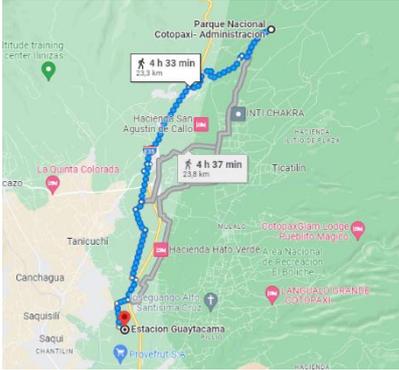
## Recorrido del Boliche al Parque Nacional Cotopaxi

Mapa del recorrido	Descripción
	<p>El recorrido realizado tiene aproximadamente 12 kilómetros abordando 3 horas con un descanso el cual nos permitió observar el malestar de la línea férrea.</p> <p>Una ruta dónde se observa El Volcán Rumiñahui, las plantaciones de árboles cipreses y pinos, así como la flora y fauna.</p> <p>Un recorrido apto para la observación de hermosos paisajes que el visitante puede disfrutar durante su traslado en Bicitren.</p>
	<p>A través del recorrido se pudo observar problemáticas sobre el camino como:</p> <p>Pérdida total de la línea del ferrocarril</p> <p>Gran parte de los tramos con el crecimiento de hierbas durante 2 kilómetros.</p> <p>Siguiendo la ruta se pudo observar otros aspectos antes de llegar a la finalización del tramo como:</p> <p>Presencia de materiales pétreos que obstaculizan el paso de la Bicitren</p> <p>Presencia de asfaltado y pase vial con la cual provoca inseguridad para el cruce y avance de este trayecto.</p>

*Nota.* recorrido y observación desde El Boliche – Entrada al Parque Nacional Cotopaxi

Tabla 23

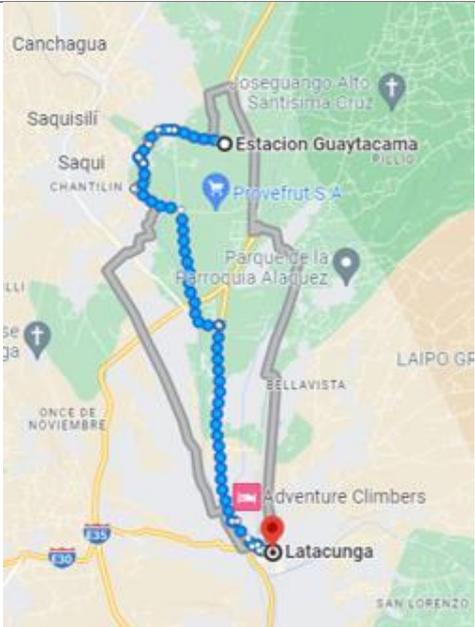
## Recorrido de la entrada del Parque Nacional Cotopaxi a Guaytacama

Mapa del recorrido	Descripción
	<p>El segundo recorrido fue desde la entrada del Parque Nacional Cotopaxi hacia la Estación de Guaytacama, pasando por varias parroquias rurales como Lasso, Pastocalle y haciendas como La Hacienda Rumipamba.</p> <p>Este trayecto tiene una duración de 4 horas y una distancia de 13,4 kilómetros.</p> <p>Se puede observar plantaciones agrícolas, así como la flora y fauna autóctona del sector.</p>
	<p>A través de este recorrido se pudo observar varios factores desfavorables para transitar con la Bicitre como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presencia de materiales pétreos que obstaculizan el paso.</li> <li>• Observación de residuos contaminantes para el medio ambiente.</li> <li>• Crecimiento de hierbas que logran cubrir los rieles del tren.</li> </ul>

*Nota.* recorrido desde la Entrada al Volcán Cotopaxi hacia Guaytacama y sus dificultades.

Tabla 24

Recorrido desde la estación de Guaytacama a Latacunga

MAPA DEL RECORRIDO	DESCRIPCIÓN
	<p>El tercer recorrido fue desde la Estación de Guaytacama hasta la Estación de Latacunga. Tiene una duración de 4 horas y una distancia de 13,4 kilómetros. En este, se puede observar plantaciones agrícolas y la flora y fauna del cantón.</p>
	<p>A través de esta ruta se pudo observar diferentes problemas para el uso adecuado de los rieles como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presencia de materias de construcción.</li> <li>• Basura o residuos contaminantes.</li> <li>• Crecimiento de matorrales.</li> </ul>

*Nota.* obstáculos y descripción desde la estación de Guaytacama hasta Latacunga.

De esta manera, el recorrido a través de la vía férrea es importante ya que permite determinar la viabilidad para el uso, considerando los factores como la infraestructura existente, la topografía de campo, los cambios en el entorno y accesibilidad de la ruta con la finalidad de identificar la revitalización para el proyecto de la Bicitren.

También, el valor histórico cultural significativo permite a las estaciones de tren que contribuyen a preservar la historia y el legado de la ferroviaria del Ecuador, generando beneficios económicos y sociales para las comunidades locales, estimulando nuevamente el turismo, impulsando la economía local a través de actividades relacionadas con el transporte y mejorando la calidad de vida al proporcionar espacios para actividades al aire libre y recreativas.

En resumen, el evaluar el trazado de rutas es fundamental para determinar su viabilidad, preservar el patrimonio, generar beneficios económicos y sociales, así como promover la sostenibilidad y movilidad en la comunidad.

### ***Inventario Turístico***

El inventario turístico es un registro de datos de todo un sistema turístico que posee un territorio, pues la recolección de información permite identificar, precisar y evaluar los recursos y su patrimonio tanto natural como cultural, con el objetivo de planificar proyectos turísticos. (Ministerio de Turismo MINTUR, 2017)

Por lo tanto, al recorrer diferentes tramos desde la Estación de Tren el Boliche se puede observar varios atractivos, así como servicios complementarios que permiten dar a conocer el sistema turístico del cantón Latacunga para una mejor información para el turista. Como se ha mencionado antes, Latacunga posee varios elementos que son facilitadores a la hora de elegir visitar esta ciudad, puesto que se compone de atractivos, agencias de viajes, alojamientos y alimentos y bebidas que son necesarias para el complemento de un buen servicio turístico para el visitante.

Por tal motivo, se identificó los atractivos turísticos que se encuentran a lo largo del trayecto para una mejor calidad de servicio para los turistas. Es de gran importancia conocer y promocionar los diferentes atractivos turísticos que posee el cantón Latacunga. Para facilitar al visitante un inventario práctico y actualizado para una mejor planificación y gestión a la hora de realizar la práctica de deporte y aventura en la Bicitren.

Tabla 25

## Inventario de atractivos turísticos

ESTACIÓN DEL TREN EL BOLICHE - LATACUNGA		
Nombre	Descripción	Imagen
<b>Volcán Rumiñahui</b>	Es un estratovolcán inactivo de 3 cimas con una altura de 4721 msnm	 A landscape view of the Rumiñahui volcano, showing its three peaks under a blue sky with scattered white clouds. The foreground is a dry, grassy plain.
<b>Mercado Romerillo</b>	Es un mercado dónde se ofrecía el café del tren con productos tradicionales para los turistas.	 A view of the Mercado Romerillo, a simple structure with a red roof and wooden walls, situated in an open area.
<b>Chasqui Mirador Cotopaxi</b>	Un lugar de descanso para disfrutar del Cotopaxi así como sus pequeñas actividades recreacionales.	 A view of the Chasqui Mirador Cotopaxi, a small white building with a red roof, situated in a grassy area with the snow-capped peak of Cotopaxi in the background.
<b>Cotopaxi Park</b>	Un lugar privado para los amantes del deporte en bicicleta.	 A view of the Cotopaxi Park, showing a wooden sign that reads "AGLOMERADOS COTOPAXI" and "BIKE PARK" with a bicycle parked in front of it.
<b>Volcán Cotopaxi</b>	Un estratovolcán activo situado en el centro-norte de Ecuador, en la provincia de Cotopaxi.	 A view of the snow-capped peak of Volcán Cotopaxi, surrounded by green hills and a blue sky with white clouds.
<b>Cerro Santa Cruz</b>	Un cerro conocido como las Tres Marías, en el cuál se puede desarrollar senderismo y vista de hermosos atardeceres.	 A view of Cerro Santa Cruz, showing a person hiking on a trail through a field of yellow flowers, with rolling hills in the background.

*Nota.* Se muestra los atractivos turísticos que se pueden encontrar a través del recorrido.

Este inventario de atractivos turísticos alrededor del cantón Latacunga permite conocer la oferta turística y atraer turistas para generar ingresos para las comunidades aledañas. Con la finalidad de identificar y valorar el patrimonio cultural, natural e histórica del cantón generando conciencia sobre la importancia de conservar y preservar estos atractivos con la idea de desarrollar mejores estándares de calidad y brindar una experiencia más satisfactoria a los visitantes.

En resumen, los inventarios de atractivos turísticos son herramientas fundamentales para la gestión y promoción del turismo en el cantón Latacunga, ya que permiten conocer, valorar y planificar de manera adecuada los recursos turísticos disponibles. A continuación, se detallan algunos transportes que permite una mejor accesibilidad, conectividad como medios de transporte para el desplazamiento de turistas de manera eficiente y segura, permitiéndoles visitar diversos atractivos turísticos en el menor tiempo posible.

**Tabla 26**

*Inventario de transportes turísticos*

<b>COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE TURÍSTICO</b>	
<b>CANTÓN</b>	<b>NOMBRE DE LA COMPAÑÍA</b>
Latacunga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compañía de Transporte Turístico Cottullari</li> <li>• Touringcotx S.A</li> <li>• Compañía de Transporte Turístico Comilpatria</li> </ul>

*Nota.* Se presenta la conectividad dentro de la ciudad de Latacunga. Obtenido de: Plan de Turismo de Latacunga.

El inventario de transporte turístico es una herramienta esencial para la planificación y gestión del turismo en el cantón Latacunga. Esta herramienta permite identificar los recursos de transporte disponibles, evaluar su capacidad y calidad, así como organizar y optimizar los servicios de transporte para atender las necesidades de los turistas.

También se toma en cuenta, los servicios de alimentación y bebidas ya que son una herramienta esencial para la planificación y gestión del sector gastronómico en el cantón Latacunga. Este inventario permite identificar los diferentes tipos de establecimientos de alimentos y bebidas disponibles, evaluar su oferta y variedad, así como promover la diversidad culinaria y gastronómica del cantón.

**Tabla 27**

*Inventario de alimentación y bebidas*

<b>ESTACIÓN DEL TREN EL BOLICHE A LATACUNGA</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Descripción</b>	<b>Imagen</b>
<b>El Palacio del Locro</b>	Un restaurante ubicado vía Quito – Latacunga	
<b>Tío Pullo</b>	Ofrece variedad de platos ubicado dentro de la Hostería Tiopullo.	
<b>Estancia Santa Cruz Latacunga</b>	Un lugar muy cálido, buena atención con productos de cordero entre otros para el consumo.	

---

**ESTACIÓN DEL TREN EL BOLICHE A LATACUNGA**


---

Nombre	Descripción	Imagen
<b>La posada de Rosi Luz</b>	Un restaurante ubicado vía Quito – Latacunga ofrece para consumir en el lugar o para llevar platos tradicionales	
<b>Cuscungo Food &amp; Drink</b>	Un restaurante con comida variada para todos los gustos	
<b>Paradero y Asadero Doña Moni</b>	Restaurante de brunch	
<b>Casa Guillo</b>	Un lugar con buena atención y platos típicos	
<b>Campo y Nata</b>	Café-restaurante	
<b>Productos Lácteos “FINO”</b>	Cafetería	

---

ESTACIÓN DEL TREN EL BOLICHE A LATACUNGA		
Nombre	Descripción	Imagen
<b>Paradero Miraflores</b>	Lugar para alimentación, así como tiendas pequeñas para hidratación.	
<b>El Chozon de Antonio – La avelina</b>	Lugar con buena atención para perfectas comidas entre familia.	

*Nota.* Algunos restaurantes desde El Boliche hasta la ciudad de Latacunga

Este inventario de alimentos y bebidas permite identificar los diferentes tipos de establecimientos de comida disponibles en el cantón como restaurantes, cafeterías, bares, puestos de comida, entre otros. La diversidad gastronómica es un atractivo importante para los turistas, ya que les permite degustar platos típicos de la región y conocer la cultura culinaria local.

Además, promueve el consumo de productos locales y el apoyo a los productores locales, lo que contribuye al desarrollo económico y sostenible del cantón Latacunga. Los alojamientos turísticos desempeñan un papel fundamental en la promoción y desarrollo del turismo del cantón. A continuación, se detallan algunas de las razones por las cuales los alojamientos turísticos son importantes en Latacunga:

Tabla 28

## Inventario de alojamientos turísticos

ESTACIÓN DE TREN EL BOLICHE A LATACUNGA		
Nombre	Descripción	Imagen
<b>Hotel Cuello de Luna - Cotopaxi</b>	Ubicado por la panamericana una hacienda reformada con habitaciones y ofrece desayunos.	
<b>Cuscungo Cotopaxi – Hostel &amp; Lodge</b>	Se encuentra en Chasqui y ofrece jardín, terraza y bar.	
<b>Hacienda San Agustín de Callo</b>	Ofrece habitaciones con conexión a red gratis y chimenea	
<b>Hacienda La Ciénega</b>	Una hacienda tradicional llena de historia y magia un lugar único para el descanso.	
<b>Hacienda Verde</b>	Casa de campo cuenta con jardín conexión a Wi-Fi gratis y desayuno incluido.	

*Nota.* Se presenta los establecimientos turísticos del cantón Latacunga. Obtenido de: Plan de Turismo de Latacunga.

En conclusión, los alojamientos turísticos desempeñan un papel clave en el desarrollo del turismo del cantón Latacunga, contribuyendo a la oferta de hospedaje, generando empleo y desarrollo económico, impulsando el sector turístico local, promoviendo la identidad local y mejorando la oferta turística del cantón.

Este inventario turístico dentro del cantón Latacunga permite dar a conocer una mejor planificación y promoción turística, recopilando información detallada sobre los recursos turísticos disponibles en la zona, alimentación y hospedaje entre otros, permitiendo ofertar al cantón sus servicios, infraestructura y equipamientos disponibles, garantizando que los visitantes disfruten de una experiencia de buena calidad y satisfactoria. Además, permite gestionar de manera sostenible el flujo de turistas y evitar impactos negativos en el destino.

### ***Demanda***

La demanda turística es el conglomerado de productos y servicios que se ponen a disposición al público en el cual el visitante consume el producto por el precio establecido por las operadoras turísticas con el fin de satisfacer sus necesidades en su tiempo libre, ocio y recreación. Según la Secretaría de Turismo, SECTUR (2008) “el conjunto de bienes y servicios que los turistas están dispuestos a adquirir en un determinado destino”.

En cuanto al mercado potencial, se identificó los siguientes segmentos principales de para el turismo dentro del cantón Latacunga. A través de las encuestas aplicadas en campo y el boletín de cifras de Cotopaxi se deduce:

**Tabla 29***Demandad turística*

<b>DEMANDA</b>				
<b>Encuesta en campo</b>	Boletín de Cifras Cotopaxi	Actividad		
<b>De 18 a 25 años</b>	De 20 a 39 años	Aventura, deportes extremos entre otras actividades		
<b>De 26-32 años</b>	De 20 a 39 años	Aventura, deportes extremos entre otras actividades		

*Nota.* Demanda turística de la Bicitren

Por tal razón, estos datos nos proporcionan saber el grado de visitantes que realizarán la actividad turística como la Bicitren, puesto que, los jóvenes son los que más practican actividades al aire libre, disfrutan de la aventura y naturaleza, con el fin de centrarnos dentro del mercado al cuál vamos a dirigirnos dentro del producto a difundir.

Por lo tanto, la demanda turística en Latacunga es fundamental para el desarrollo económico y social de la región. Es así, que esta nueva modalidad permite el impulso a la economía local y promueve la conservación del patrimonio fortaleciendo la cultura para seguir disfrutando de los beneficios que tiene una oferta turística variada y atractiva para recibir turistas durante todo el año.

### ***Estrategias (situación actual del Latacunga – Boliche)***

Según Ponce (2006) menciona que la matriz FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) “Es instrumento factible para realizar un análisis organizacional, en relación con los factores que determinan el éxito en el cumplimiento de metas, como una alternativa para motivar o efectuar la evaluación en la difusión o divulgación”. (p.2)

**Tabla 30****FODA**

<b>FODA</b>	
<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversos recursos naturales y culturales, así como variedad de flora y fauna.</li> <li>• Gran parte de la población se dedica a la agricultura y ganadería.</li> <li>• Las comunidades desean ser parte de proyectos relacionados al Turismo.</li> <li>• Transporte desde urbanos y parroquiales.</li> <li>• Cercanía al Volcán Cotopaxi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poca presencia de información turística y señalética.</li> <li>• Acceso inadecuado de las vías</li> <li>• Falta de capacitación sobre el servicio hacia el turista.</li> <li>• Asesoramiento dentro de los establecimientos turísticos.</li> <li>• Múltiples recursos y atractivos que no se han aprovechado para convertirlos en productos de calidad.</li> </ul>
<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una nueva aventura y deporte para el interés del turista nacional y extranjero.</li> <li>• Aporte de nuevos emprendimientos por parte de la población local</li> <li>• Mejorar los ingresos económicos alrededor de esta actividad y a la comunidad</li> <li>• Generación de nuevos proyectos por parte de entidades públicas</li> <li>• Generar convenios con empresas privadas para la visitar de atractivos cercanos al lugar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competencia cercana al nuevo producto</li> <li>• Mala difusión y promoción</li> <li>• Falta de seguridad durante el trayecto</li> <li>• No contar con el apoyo público-privado.</li> <li>• Falta de presupuesto</li> </ul>

*Nota.* La tabla detalla el FODA.

Tabla 31

*Matriz estratégica*

<b>MATRIZ ESTRATEGICA</b>	
<b>ESTRATEGIA FO</b>	<b>ESTRATEGIA DO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer alianzas estratégicas con los entes públicos y privados para la correcta comercialización.</li> <li>• Apoyar a los emprendimientos locales con capacitadores para un mejor servicio.</li> <li>• Las autoridades provinciales se ocupen de mantener las vías en buen estado para un mejor acceso al lugar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invertir en contenido digital que permita llegar a los jóvenes y las redes sociales más utilizadas actualmente.</li> <li>• Fortalecer las capacidades de los prestadores turísticos para mejorar y desarrollar habilidades en el ámbito turístico.</li> <li>• Proponer diseño de senderos e implementación de señalética turística.</li> </ul>
<b>ESTRATEGIA FA</b>	<b>ESTRATEGIA DA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyarse a través de la plataforma de Latacunga en conocer y promocionar nuevos atractivos de la zona.</li> <li>• Desarrollar talleres de integración turística para las comunidades y sean parte fundamental del crecimiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular el servicio al turista con el objetivo de ofrecer calidad en el servicio.</li> <li>• Proponer alianzas para mejorar y establecer un costo para el alcance de todas las personas.</li> </ul>

*Nota.* La tabla detalla la matriz estratégica.

## **Etapas II: Diseño del Producto**

### ***Conformación del producto***

El proyecto innovador de la creación de la Bicitreñ está conformado por tres estaciones del tren con la finalidad de implementar la práctica de Turismo de Deporte y Aventura en la provincia de Cotopaxi, estableciendo rutas para un mejor desplazamiento al

aire libre adjunto con el ejercicio y creando nuevas experiencias hacia el segmento de mercado al cual nos vamos a dirigir.

### ***Planificación de las rutas***

Se entiende como el punto de inicio al proceso de actividades que se desarrolló dentro del proyecto, para la revisión del entorno en este caso desde la Estación de tren Latacunga hasta finalizar con la Estación de tren El Boliche con la finalidad de identificar soluciones ante posibles problemas durante este recorrido. Por ello, se establece tres puntos de inicio y final durante esta trayectoria las cuáles cumplieron con un cronograma para la elaboración de mapeo y estado actual de las vías del tren conforme al estudio de campo realizado en tres días.

El cronograma esta instituido de tal manera como: localización, fecha y hora, tiempo de recorrido, kilómetros y observación e imágenes para la verificación, la primera salida técnica fue el 19 de junio desde la Estación de Tren El Boliche hasta la comunidad de Sta. Rita precisamente en la entrada para El Volcán Cotopaxi, iniciando a las 7am hasta 10am con un clima agradable dónde se puede observar algunos atractivos turísticos como El Volcán Rumiñahui, El Volcán Cotopaxi y la fauna y flora del lugar.

El siguiente recorrido fue el día 27 de junio desde la Estación de Tren Latacunga hasta la parroquia Guaytacama, empezando desde las 7am hasta 11am de igual manera un clima tranquilo, pero con muchas deficiencias para realizar el recorrido ya que se pudo observar un mal mantenimiento en las vías y nada atrayente para que el turista disfrute del paisaje, cerca de la parroquia se puede observar plantaciones agrícolas y el paso entre grandes árboles que el visitante puede disfrutar.

Por último, se realiza el recorrido ese mismo día desde Guaytacama hasta la entrada del Volcán Cotopaxi desde la 1pm hasta 5pm en la que se puede observar la flora y fauna autóctona del sector en la que se observa tramos perdidos por diversos factores descritos a continuación.

**Tabla 32***Cronograma del recorrido*

<b>CRONOGRAMA DE RECORRIDO DESDE LA ESTACIÓN DE LATACUNGA - ESTACIÓN EL BOLICHE</b>						
<b>Localización</b>	<b>Fecha</b>	<b>Hora</b>	<b>Duración</b>	<b>Km</b>	<b>Observación</b>	<b>Anexos</b>
El Boliche - Sta Rita (Entrada al Parque Nacional Cotopaxi)	19/6/23	7:00 - 10:00am	3 horas	11,8 km	Pérdida completa de las vías del tren de algunos tramos durante el recorrido	
Estación de Tren Latacunga Parroquia Guaytacama	27/6/23 -	7:00 - 11:00am	4 horas	13,4 km	Se encuentra basura cerca de las vías del tren, pérdida por asfaltado y vallas que impiden el paso	
Parroquia de Guaytacama Entrada del Volcán Cotopaxi	7/7/23 -	13:00 - 17:00pm	4 horas	14 km	Pérdida en algunos tramos por maleza o también materiales de construcción.	

*Nota.* Cronograma del recorrido durante los meses anteriores para el levantamiento de campo

## Mapeo

El mapeo es una herramienta fundamental dentro de este recorrido ya que permitió visualizar el estado de las vías férreas, la distancia y el tiempo. Analizando la información de los puntos de interés como atractivos naturales y culturales y los puntos de hidratación para un mejor desempeño dentro del territorio.

Por tal motivo, dentro del trabajo de investigación se desarrolla un mapeo desde la Estación del Boliche hasta la Estación de Latacunga para identificar puntos de acceso, rutas y áreas mencionadas a continuación.

- **Ruta 1**

Desde la entrada al Parque Nacional Cotopaxi se puede observar algunas haciendas pertenecientes al área, también observación de flora y fauna, un mirador y la zona de Bike Park un lugar privado para los amantes de la adrenalina en bicicleta. Las vías en ciertos tramos se encuentran en buen estado, aunque otra parte están completamente pérdidas por el crecimiento de la naturaleza, un recorrido de 12km con la duración de 3 horas.

**Tabla 33**

*Mapeo de la primera ruta*

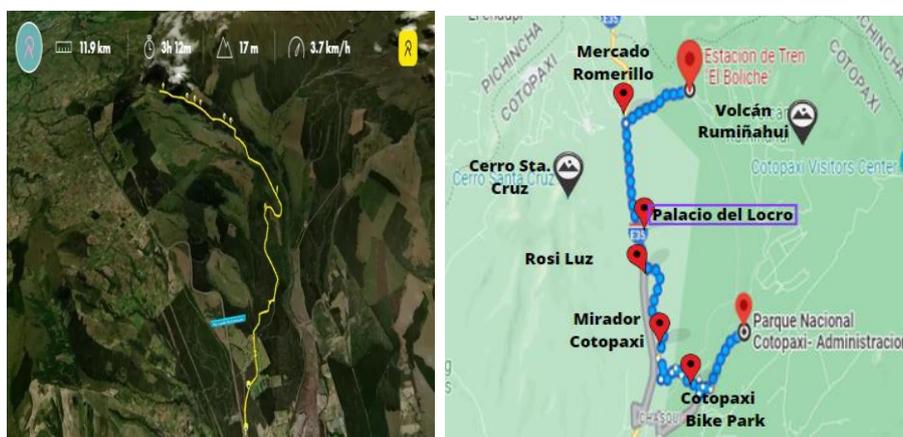
---

### MAPEO DEL RECORRIDO: ESTACION EL BOLICHE A LATACUNGA

---

Ubicación:

---



---

**MAPEO DEL RECORRIDO: ESTACION EL BOLICHE A LATACUNGA**


---

 Estación El Boliche - Entrada al Parque Nacional Cotopaxi
 

---

Puntos de interés		Puntos de hidratación	
Cotopaxi Bike Park		El Palacio del Locro	
Volcán Rumiñahui		La posada de Rosi Luz	
Mirador Cotopaxi		Paradero El Progreso	

---

*Nota.* Mapeo del recorrido desde El Boliche hasta la Entrada del Parque Nacional Cotopaxi.

- **Ruta 2**

A partir de la entrada del Parque Nacional Cotopaxi hasta la estación de Guaytacama se puede observar plantaciones de legumbres, hortalizas pertenecientes al cantón, así como algunas haciendas a kilómetros en el que se desarrolla sus años de construcción e historia dando paso al crecimiento de Latacunga.

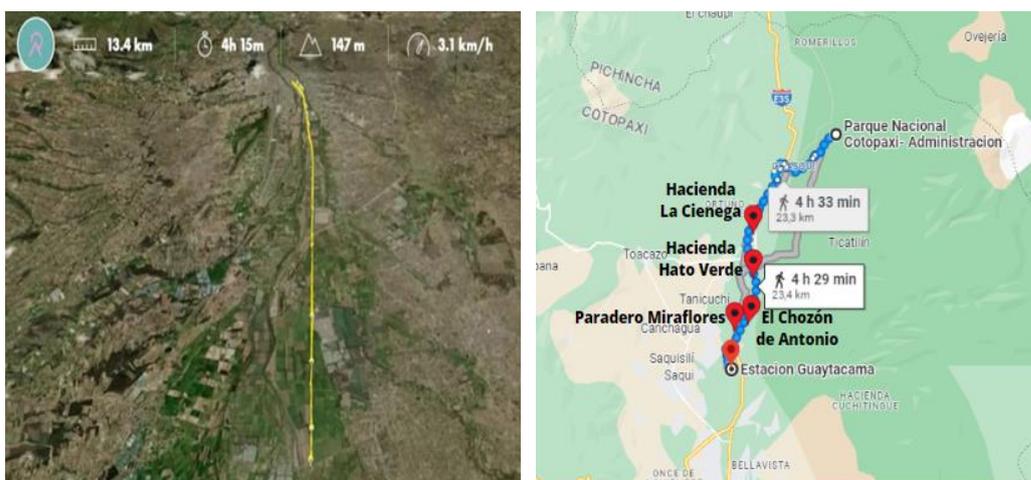
**Tabla 34**

*Mapeo de la segunda ruta*

**MAPEO DEL RECORRIDO DE LA BICITREN DESDE LATACUNGA - EL BOLICHE**

Ubicación:

Entrada al Parque Nacional Cotopaxi – Estación de Guaytacama



**Puntos de interés**

**Puntos de hidratación**

Nombre		Imagen	Nombre		Imagen
Hacienda La Cienega	La Cienega		Paradero Miraflores	Paradero Miraflores	
Hacienda Hato Verde	Hato Verde		El Chozon de Antonio - La Avelina	El Chozon de Antonio - La Avelina	

*Nota.* Recorrido desde la Entrada del Parque Nacional de Cotopaxi hacia la Estación de Guaytacama.

- **Ruta 3**

A partir de la Estación Guaytacama hasta la Estación de Latacunga también se puede visualizar plantaciones de flores y productos agrícolas del sector, así como la comercialización de estos en sus mercados locales. En este trayecto se observa tramos de los rieles obstaculizados por materiales de construcción y asfaltado difícil para el desplazamiento en el Bicitren.

**Tabla 35**

*Mapeo del tercer recorrido*

---

**MAPEO DEL RECORRIDO DE LA ESTACIÓN EL BOLICHE A LATACUNGA**

---

Ubicación:

---

Estación de tren Guaytacama – Estación de Tren Latacunga

---



**Puntos de interés**

**Puntos de hidratación**

**Nombre**

**Imagen**

**Nombre**

**Imagen**

---

---

**MAPEO DEL RECORRIDO DE LA ESTACIÓN EL BOLICHE A LATACUNGA**


---

Kartodromo de  
Cotopaxi



Las Delicias  
del "Tío Poy"



Mercado  
Mayorista



Cuyes Lata




---

*Nota.* Ruta desde la estación de tren Guaytacama hasta Latacunga

***Itinerario***

Dentro del proyecto se realiza un Full Day acorde a la encuesta presentada anteriormente, dónde serán partícipes de realizar una nueva actividad deportiva como la Bicitreñ también, visitarán diferentes sitios y recursos turísticos de cada una de las comunidades aledañas. Así como, Cotopaxi Bike Park, producciones agrícolas de rosas, miradores, entre otros atractivos que serán ofertados para el disfrute del visitante.

**Tabla 36***Primer Full Day*

<b>Primera Ruta "Estación de Tren Latacunga - Guayacama"</b>					
<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tiempo</b>
Estación de Tren Latacunga		07:00 a 07:30 am	Inducción	Introducción e indicaciones a los participantes de la Bicitren	30 min.
Estación de Tren Latacunga	Hacienda La Calera	07:30 a 09:30 am	Recorrido en la Bicitren	Observación del desarrollo urbano y rural del cantón Latacunga	2 horas
Hacienda La Calera		09:30 a 10:00 am	Box lunch	Frutas, bebida hidratante, sandwich y caramelos	30 min.
Hacienda La Calera	Estación de Guaytacama	10:00 a 12:00 pm	Recorrido en la Bicitren	Observación de flora y fauna y fotografía	2 horas
Estación de Guaytacama		12:00 a 13:00 pm	Recorrido por la estación	Breve descripción de la estación y agroturismo	1 hora
Guaytacama		13:00 a 14:00 pm	Almuerzo		1 hora

<b>Primera Ruta "Estación de Tren Latacunga - Guayacama"</b>					
<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tiempo</b>
Guaytacama		14:00 a 14:30 pm	Visita a la "Piedra Colorada"	Reseña de la historia	30 min.
Guaytacama		14:30 a 15:30 pm	Actividad Recreativa	Piscinas termas	1 hora
Guaytacama		15:30 a 16:00 pm	Souvenir y Finalización	Recuerdo de la actividad y despedida	30 min.

*Nota.* Se presenta las actividades y lugares a visitar y conocer en el primer full day.

Así mismo, seguiremos con el tramo Estación Guaytacama a la Entrada del Parque Nacional Cotopaxi, dónde se puede realizar actividades como fotografía e historia.

### **Tabla 37**

*Segundo Full Day*

<b>Segunda Ruta "Estación de Guaytacama - Entrada al Parque Nacional Cotopaxi"</b>					
<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Duración</b>
Estación de Tren Guaytacama		07:00 a 07:30 am	Inducción	Introducción e indicaciones a los participantes de la Bicitren	30 min.

---

**Segunda Ruta "Estación de Guaytacama - Entrada al Parque Nacional**
**Cotopaxi"**

<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Duración</b>
Estación de Tren Guaytacama		07:30 a 08:30 am	Recorrido por la estación (fotografía)	Breve descripción de la estación y agroturismo	1 hora
Estación de Tren Guaytacama	<b>Lasso</b>	08:30 a 10:30 am	Recorrido en la Bicitren	Observación de flora y fauna autóctona	2 horas
Lasso		10:30 a 11:00 am	Box lunch	Frutas, bebida hidratante, sandwich y caramelos	30 min
Lasso		10:00a 1 1:00 am	Recorrido por la estación Fotografía e historia	Descripción del lugar y la estación de tren	1 hora
Lasso	<b>Pastocalle</b>	11:00 a 1 2:00 pm		Llegada al lugar	1 hora
Pastocalle		12:00 a 13:00 pm	Almuerzo	Comida Típica	1 hora
Pastocalle	<b>Entrada del Parque</b>	13:00 a 15:00 pm	Recorrido en la Bicitren	Bicitren	2 horas

---

---

**Segunda Ruta "Estación de Guaytacama - Entrada al Parque Nacional**
**Cotopaxi"**

<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Duración</b>
	<b>Nacional</b>				
	<b>Cotopaxi</b>				
Entrada del		15:00 a	Souvenir	Entrega del	30 min.
Parque		15:30		recuerdo de la	
Nacional		pm		actividad	
Cotopaxi					

---

*Nota.* Lugares y actividades a realizar dentro del segundo full day.

Para finalizar, el tercer full day se encuentran más atractivos naturales y culturales como volcanes, cerros entre la flora y fauna excelentes para realizar senderismo, fotografía y actividades recreacionales al aire libre.

**Tabla 38**
*Tercer Full Day*


---

**Tercera Ruta "Entrada al Parque Nacional Cotopaxi - El Boliche"**

<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Duración</b>
Entrada al		07:00 a	Inducción	Introducción e	30 min.
Parque		07:30 am		indicaciones a	
Nacional				los	
Cotopaxi				participantes	
				de la Bicitren	
Entrada al	Hacienda San	07:30 a	Recorrido en	Observación	2 horas
Parque	Joaquín	09:30 am	la Bicitren	de flora y	

---

<b>Tercera Ruta "Entrada al Parque Nacional Cotopaxi - El Boliche"</b>					
<b>Salida</b>	<b>Destino</b>	<b>Hora</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Duración</b>
Nacional				fauna y	
Cotopaxi				fotografía	
Hacienda		09:30 a	Box lunch	Frutas, bebida	30 min.
San Joaquín		10:00 am		hidratante, sandwich y caramelos	
Hacienda	Aglomerados	10:00 a	Recorrido en	Breve	2 horas
San Joaquín	Bike Park	12:00 pm	la Bicitren	recorrido por el lugar	
Hacienda	Aglomerados	12:00 a	Recorrido	Breve	1 hora
San Joaquín	Bike Park	13:00 pm	por la estación	recorrido por el lugar	
Aglomerados		13:00 a	Almuerzo		1 hora
Bike Park		14:00 pm			
Aglomerados	El Boliche	14:00 a	Recorrido en	Observación	2 horas
Bike Park		16:00 pm	la bicitren	de flora y fauna; fotografía	
El Boliche		16:30 a	Actividad	Recorrido por	1 hora
		17:30 pm	Recreativa	el Área El Boliche	

*Nota.* Las actividades para realizar, así como lugares que visitar dentro del sector de Latacunga.

## Desarrollo de la Bicitren (diseño, pruebas, satisfacción, análisis)

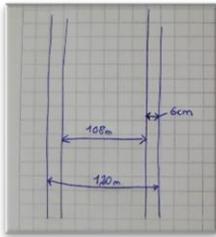
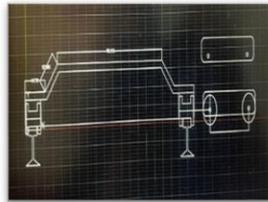
Dentro del proyecto de estudio se analizó varios ejemplos para realizar el diseño que permita un correcto funcionamiento a la hora de poner en práctica la Bicitren. A partir de investigaciones y propuestas sin concluir se analiza la información obtenida para la creación del proyecto el cual consiste en una sola bicicleta que se mantiene sobre los rieles del tren y se desplaza por la fuerza de pedaleo del ser humano.

El diseño de una Bicitren implicó diferentes pasos que se siguieron para el correcto funcionamiento y un resultado satisfactorio. A continuación, se detallan los pasos que se aplicaron en este modelo:

**Tabla 39**

*Proceso del diseño de la Bicitren*

Proceso	Descripción	Detalle	Imagen
<b>Investigación y análisis</b>	Al aplicar una encuesta para dar a conocer el producto, se analizo el mercado y las preferencias de los usuarios, así como opiniones para su creación.	Por medio de encuestas se puede observar las opiniones de como se idealizan una Bicitren para el disfrute.	

Proceso	Descripción	Detalle	Imagen
<b>Especificaciones técnicas y funcional</b>	Determinación del tamaño, capacidad de carga, materiales a utilizar, entre otros aspectos	Tamaño: 120m de largo (línea férrea) Capacidad de carga: 45kg – 120kg Materiales: tubo negro, duralon Pintura: al horno	
<b>Diseño conceptual</b>	Plasmar las ideas en bocetos y modelos para la estructura y elementos en la Bicitren.	A través de modelos en otros países se puede ir adquiriendo ideas o bocetos para la creación de la Bicitren.	
<b>Diseño detallado</b>	Elaboración de planos técnicos y descriptivos, donde estén los componentes y características específicas de la Bicitren	A través del programa de diseño se elaboro de acuerdo a las preferencias, seguridades y características deseadas para el producto.	
<b>Pruebas prototipo</b>	Evaluar su funcionamiento, identificar	Se realizó tres pruebas en diferentes personas con distintos pesos y	

Proceso	Descripción	Detalle	Imagen
	posibles errores o mejoras.	<p>altura para un correcto funcionamiento.</p> <p>Prueba: las ruedas de duralón no se deslizaban correctamente</p> <p>Una vez cortado un poco más las ruedas para su correcta adaptación, tránsito sin ningún problema.</p>	
<b>Producción y fabricación</b>	Se procede a la fabricación de la Bicitren.	Después de haber corregido todas las fallas se procede a su producción para dar a conocer el producto.	

*Nota.* Proceso del diseño de fabricación del prototipo Bicitren.

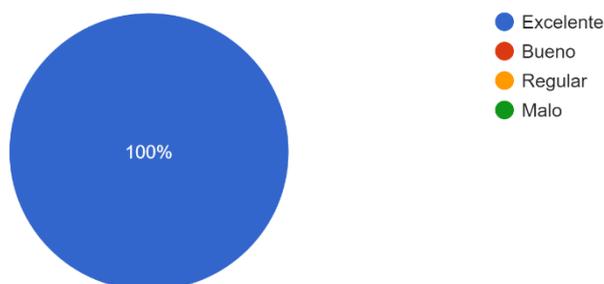
Una vez fabricado el prototipo de la Bicitren se procede a realizar encuestas de satisfacción a los visitantes en el Área Recreacional El Boliche con la finalidad de analizar la aceptación para la implementación del producto turístico. En esta prueba de satisfacción realizada al Ing. Aldrin y un estudiante de la carrera de Turismo se pudo evidenciar los siguientes resultados.

## Encuesta de satisfacción

**Pregunta 1:** Nivel de satisfacción con la experiencia de Bicitren

**Figura 36**

*Nivel de satisfacción*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

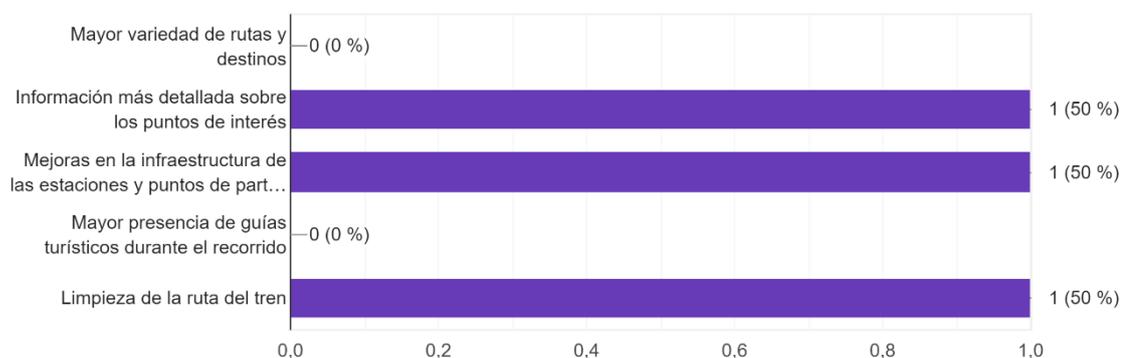
**Análisis:** respondiendo al nivel de satisfacción en la experiencia de la Bicitren se puede evidenciar que el 100% corresponde a excelente satisfacción del producto de los 2 encuestados en esta prueba.

**Interpretación:** al realizar una nueva actividad de deporte y aventura la experiencia es excelente para satisfacer las preferencias del visitante.

**Pregunta 2:** Aspectos para mejorar el producto.

**Figura 37**

*Aspectos de mejora*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

**Análisis:** se puede evidenciar que el 50% representa a la información más detallada sobre los puntos de interés, por otra parte, el 50% pertenece a mejorar la infraestructura de las estaciones y puntos de partida, finalmente el 50% se asigna a la limpieza de la ruta del tren.

**Interpretación:** dado algunos aspectos que permitan una mejora en la Bicitren y su ruta se puede observar que se necesita de información más detallada en los puntos de interés, así como, mejora de la infraestructura para un mejor disfrute.

### Pregunta 3:

Aspectos a disfrutar durante el recorrido

### Figura 38

*Aspectos de observación*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

**Análisis:** del total de los 2 encuestados se observa que el 50% representa a la oportunidad de practicar un deporte de aventura y la otra parte el 50% los paisajes y la vista panorámica.

**Interpretación:** de las opciones a elegir dos son las más representativas para el visitante puesto que disfruta la naturaleza y sus paisajes, así como el poner en práctica el hacer ejercicio como una actividad de recreación.

**Pregunta 4:** Puntuación del servicio ofrecido del equipo de la Bicitren.

**Figura 39**

*Puntuación del servicio*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

**Análisis:** corresponde al 100% representante a los 2 encuestados siendo referente al excelente servicio del equipo de la Bicitren.

**Interpretación:** el excelente servicio corresponde al gran trabajo y satisfacción del visitante al poner en práctica la actividad.

**Pregunta 5:**

Recomendación a otros visitantes

**Figura 40**

*Recomendación*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

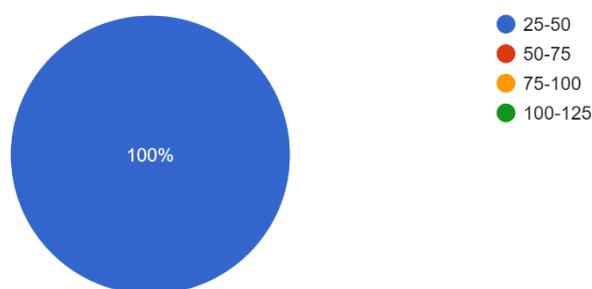
**Análisis:** de los 2 encuestados responde al 100% de que sí, definitivamente recomendarían esta actividad.

**Interpretación:** la buena satisfacción, así como la nueva actividad permite la recomendación a otros turistas para dar a conocer el producto.

#### **Pregunta 6:** Costo del producto

#### **Figura 41**

*Precio del producto*



*Nota.* En la figura se presenta los datos de la encuesta de satisfacción.

**Análisis:** la respuesta corresponde al 100% que estaría dispuesto a pagar de entre \$25 a \$50 del total de los 2 encuestados.

**Interpretación:** el producto según los encuestados está dispuesto a pagar entre \$25 a \$50 siendo un precio favorable para todos los visitantes.

Finalmente, esta encuesta de satisfacción permite dar a conocer el producto, las preferencias, necesidad y opiniones, así como la mejora para el visitante y el nivel de gasto que estarán dispuestos a ejercer para poner en práctica esta actividad de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi.

#### **Costos**

El cálculo del precio al que se va a vender un producto es fundamental para determinar los ingresos de la actividad. Centrados en sus funciones como son los objetivos, las

condiciones internas, actividades y el mercado para recuperar el valor invertido dentro del producto, buscando un precio justo para la venta a los turistas:

**Tabla 40**

*Costeo del producto*

<b>COSTOS FIJOS</b>			
<b>DETALLE</b>	<b>PRECIO UNITARIO</b>	<b>N° DE DÍAS</b>	<b>TOTAL</b>
Transporte terrestre	10,00	1	10,00
Guía	10,00	1	10,00
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>			<b>20,00</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>			
<b>DETALLE</b>	<b>PRECIO UNITARIO</b>	<b>N° DE PAX</b>	<b>TOTAL</b>
Box lunch	3,00	2	5,00
Alquiler Bicitren	10,00	2	20
Almuerzo	3,00	2	6
Souvenir	2,00	2	4
<b>TOTAL COSTO VARIABLE</b>			<b>35,00</b>

*Nota.* La tabla representa el costo del recorrido por un día.

Por ende, realizado el costo se procede a calcular los imprevistos, el punto de equilibrio, utilidades y el precio para venta al público. Los imprevistos (10%) se calcularon de la siguiente manera:

$$\text{Imprevistos} = \text{Total C.F} + \text{Total C.V} * 0.10$$

**Tabla 41***Imprevistos*

<b>Imprevistos (10%)</b>	<b>35,00+20,00</b>
	55,00*0.10
	61,00

*Nota.* La tabla detalla los imprevistos.

Por otra parte, se calcula el punto de equilibrio:

$$P.E = C.F + V + Imprevistos/5$$

**Tabla 42***Punto de equilibrio*

<b>Punto de equilibrio</b>	<b>35,00+20,00+61,00</b>
	116,00
	116,00/5
	23

*Nota.* La tabla detalla el punto de equilibrio.

También se calcula la utilidad (15%) de la siguiente manera:

$$Utilidad = P.E * 0.15\%$$

**Tabla 43***Utilidad*

<b>Utilidad</b>	<b>116,00*0.15%</b>
	3

*Nota.* La tabla detalla la utilidad.

Finalmente, se calcula el precio de venta del producto:

$$P.V = P.E + Utilidad$$

**Tabla 44**

*Precio de venta*

Precio de venta	23,00+3,00
	<b>26,00</b>

*Nota.* La tabla detalla el precio de venta.

### ***Canales de distribución***

Hoy en día, existen varios canales de distribución que se pueden utilizar para dar a conocer la Bicitren:

- **Tiendas especializadas en bicicletas:** Establecer acuerdos con tiendas especializadas en bicicletas es una forma efectiva de llegar a los amantes de las bicicletas y los ciclistas. Estas tiendas pueden mostrar y vender la Bicitren, lo que permite a los clientes ver físicamente el producto y recibir asesoramiento experto en persona.
- **Tiendas en línea:** Plataformas de comercio electrónico como Amazon, eBay o tiendas en línea especializadas en bicicletas pueden ser una excelente opción para llegar a un público más amplio. La Bicitren puede ser listada en estos sitios web, lo que permite a los clientes comprarla desde la comodidad de sus hogares.
- **Eventos relacionados con la bicicleta:** Participar en eventos y ferias relacionados con el mundo de las bicicletas puede ser una forma efectiva de dar a conocer la Bicitren. Estos eventos atraen a entusiastas de las bicicletas y ciclistas que pueden estar interesados en probar o comprar una Bicitren.
- **Redes sociales:** Utilizar las redes sociales como Facebook, Instagram, Twitter, YouTube, etc., es una manera económica y efectiva de dar a conocer la Bicitren. Publicar imágenes atractivas y videos sobre la Bicitren, compartir reseñas positivas

de los usuarios y ofrecer promociones especiales pueden generar interés y aumentar la visibilidad de la marca.

- **Marketing de influencia:** Colaborar con influencers y personas influyentes en el mundo de las bicicletas puede ser una forma efectiva de llegar a un público objetivo. Al asociarse con personas que cuentan con una audiencia relevante, se puede generar confianza y credibilidad en la marca y en la Bicitren.
- **Alianzas estratégicas:** Establecer alianzas con otras marcas o empresas relacionadas con el mundo de las bicicletas puede ser beneficioso para dar a conocer la Bicitren. Por ejemplo, colaborar con fabricantes de bicicletas, organizadores de eventos ciclistas o empresas de alquiler de bicicletas puede ayudar a alcanzar un público más amplio y diverso.

Es importante combinar diferentes canales de distribución para maximizar la visibilidad y la efectividad de la estrategia de marketing de la Bicitren. Cada canal tiene sus propias ventajas y desafíos, por lo que es recomendable evaluarlos y adaptarlos a las necesidades de la marca y del mercado objetivo.

### ***Manual***

La utilización de este manual básico permite el uso adecuado y mantenimiento de una bicitren:

- **Introducción:** felicitaciones por adquirir una bicitren. Este manual te proporcionará información importante sobre su uso seguro y mantenimiento adecuado.
- **Componentes y características:** Familiarízate con los componentes principales de la bicitren, como el chasis, sistema de dirección, sistema de propulsión, sistemas de frenado, asientos y otros accesorios. Asegúrate de entender las características y capacidades de la bicitren, como la capacidad de carga máxima y la cantidad de asientos disponibles.

- **Uso seguro:** Antes de usar la bicitren, verifica que todos los componentes estén en buen estado y funcionando correctamente. Asegúrate de ajustar los asientos y manubrios a la altura y posición adecuada para cada usuario.

Utiliza siempre casco de seguridad y recomienda a los pasajeros que hagan lo mismo. Maneja de forma responsable, obedeciendo las normas de tránsito y respetando las señales de tráfico.

- **Operación y conducción:** Usa los pedales o el sistema de propulsión de acuerdo con el tipo de bicitren que tengas.

Mantén una velocidad adecuada y evita acelerar o frenar bruscamente para evitar accidentes.

Ten en cuenta las limitaciones de la bicitren, como su tamaño y dificultad para maniobrar en espacios reducidos.

Evita inclinarte o hacer movimientos bruscos que puedan comprometer la estabilidad de la bicitren.

- **Mantenimiento y cuidado:** Limpia regularmente la bicitren para evitar la acumulación de suciedad o corrosión en los componentes.

Lubrica las cadenas y otras partes móviles según las recomendaciones del fabricante.

Verifica y ajusta periódicamente la presión de los neumáticos para asegurarte de que estén inflados correctamente.

Realiza inspecciones regulares de todos los componentes de la bicitren para detectar posibles desgastes o daños.

- **Almacenamiento:** Siempre guarda la bicitren en un lugar seguro y protegido de la intemperie.

Evita dejarla expuesta al sol o a la lluvia durante períodos prolongados, ya que esto podría dañar los componentes.

Si es necesario desmontar la bicitren para su almacenamiento, asegúrate de seguir las instrucciones del fabricante y guárdalos en un lugar seguro.

- **Aviso de seguridad:** La bicitren no es adecuada para todos los terrenos y situaciones. Presta atención a las condiciones del camino y la capacidad de la bicitren para evitar accidentes.

Mantén siempre la atención y evita distracciones mientras conduces la bicitren.

Mantén contacto visual con el tráfico y otros usuarios de la vía. Para una mejor visualización (Véase Anexo 4)

### ***Comercialización del producto***

Para la debida comercialización del producto es fundamental brindar al turista material promocional que contenga la información más relevante del territorio, así como mostrar las actividades que se van a realizar durante las rutas creadas, es por ello que a continuación se muestran modelos de trípticos explicativos que llamen la atención de los visitantes, los mismos que fueron diseñados para una mejor difusión del proyecto y se presentan (Véase Anexo 5).

## Conclusiones

- La Bicitren es una opción única y emocionante para los amantes del turismo de deporte y aventura en la provincia de Cotopaxi ya que, combina la adrenalina de recorrer caminos en bicicleta con la fascinante experiencia de disfrutar de hermosos paisajes andinos. Ofreciendo una forma sostenible de desplazarse de un lugar a otro, con el esfuerzo físico del ser humano, reduciendo el impacto ambiental y promoviendo un turismo más respetuoso con el medio ambiente.
- Esta nueva modalidad brinda a los turistas la posibilidad de conocer y disfrutar de la rica cultura y patrimonio del cantón Latacunga, la bicitren a través de sus recorridos permite a los visitantes interactuar con las comunidades locales, aprender sobre su historia y tradiciones, y apoyar a la economía local.
- El fomento de la actividad física y el estilo de vida saludable por medio de senderos en la Bicitren permite una oportunidad para ejercitarse al aire libre, respirar aire fresco y disfrutar de la naturaleza, promoviendo así un estilo de vida activo. Diversificando la oferta turística de la provincia de Cotopaxi. Al ofrecer una experiencia única y emocionante, atrae a un segmento de turistas interesados en el turismo de deporte y aventura, lo que a su vez contribuye al desarrollo económico y turístico de la región.

## Recomendaciones

Después de analizar las conclusiones, se presentan algunas recomendaciones:

- Las alianzas estratégicas que se conforman con los sectores públicos y privados permiten mejorar la información turística y dar a conocer las actividades que se desarrollan en el cantón Latacunga contribuyendo a una correcta comercialización de productos turísticos del sector. Es importante socializar con las comunidades aledañas para la implementación de nuevos productos turísticos, así como la Bicitren, permitiendo el desarrollo local y generando emprendimientos como artesanías o actividades de los cuáles sean partícipes para dar un buen servicio.
- Se recomienda dar mantenimiento de las vías del tren, para un buen funcionamiento de la Bicitren y los turistas puedan disfrutar de la naturaleza sin preocupaciones de diversos problemas que se pueden presentar en el trayecto.
- Fortalecer a las comunidades receptoras a través de capacitaciones para brindar una buena atención de servicio al turista con la finalidad de satisfacer las necesidades y expectativas.
- Implementar normativas o acuerdos con los policías para asegurar la seguridad del turista a la hora de implementar la Bicitren durante su recorrido a través de las instituciones públicas o privadas que brinden un servicio acorde a lo solicitado.

## Bibliografía

- Acerenza, M. A. (2006). Conceptualización, Origen y Evolución del Turismo. Obtenido de <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2017/11/Conceptualizaci%C3%B3n-origen-y-evoluci%C3%B3n-del-turismo-de-Miguel-Acerenza-PDF.pdf>
- Andrade, D., Quiñonez, M., & Tapia, J. (Octubre de 2018). Ecuador un destino clave para la práctica del turismo alternativo. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/15420/1/ECUADOR%20UN%20DESTINO%20CLAVE%20PARA%20LA%20PR%26%81CTICA%20DEL%20TURISMO%20ALTERNATIVO.pdf>
- Arias, F. (2006). El Proyecto de investigación: Introducción a la investigación científica (Vol. 5ta Ed.). Caracas, Venezuela: Editorial Episteme, C.A.
- Arranz, B. (2013-2014). La bicicleta como recurso educativo en los centros escolares. Obtenido de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/7360/TFG-G805.pdf?sequence=7>
- Baena, G. (2017). Metodología de la investigación. Obtenido de [http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf)
- Bonilla, J. (2013). Nuevas tendencias del turismo y las tecnologías de información y las comunicaciones. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/5762/576261184003.pdf>
- Díaz, C. (2012). Turismo de aventura y participación de las mujeres en Jalcomulco. México: ODEPAS.
- Fernández, P. (12 de Septiembre de 2017). Europapress. Obtenido de <http://www.europapress.es/comunicados/sociedad-00909/noticia-comunicadoturismo-deportivo-alternativas-mas-solicitadas-20170912094307.html>

Gazteriaren, I. (2008). Deporte aventura. Obtenido de

<http://arquivo.rosana.unesp.br/docentes/ivanir/CTAE%20Espanha/CTAE%20ESP%203%20Deporte%20de%20aventura.pdf>.

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi. (2018). Actualización Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cotopaxi 2025. Obtenido de

[https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PDYOT-COTOPAXI-11julio\\_2018.pdf](https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PDYOT-COTOPAXI-11julio_2018.pdf)

Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial Cotopaxi, G. (11 de Julio de 2018). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cotopaxi 2025. Obtenido de

[https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PDYOT-COTOPAXI-11julio\\_2018.pdf](https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PDYOT-COTOPAXI-11julio_2018.pdf)

Guerrero, P., & Ramos, J. (2014). Introducción al Turismo. México: Patria.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2010). Metodología de la investigación

(Vol. Quinta Edición). México D.F: McGraw - Hill. Obtenido de

<https://www.icmujeres.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/Sampieri.Met.Inv.pdf>

Hudson, S. (2003). Sport and Adventure Tourism. New Your: The Haworth Press, Inc.

Instituto Nacional de Censos y Estadística INEC. (2010). Fascículo Provincial Cotopaxi.

Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manualateral/Resultados-provinciales/cotopaxi.pdf>

Martins, F., & Palella, S. (2012). Metodología de la investigación cuantitativa. Caracas,

Venezuela: Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (FEDUPEL).

Ministerio de Turismo, M. (2014). Reglamento de operación turística de aventura. Obtenido

de :<http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/REGLAMENTO-OPERACION-TURISTICA-DE-AVENTURA.pdf>

Ministerio de Turismo, M. (23 de Junio de 2015). :Turismo de Aventura, producto priorizado

en el Ecuador. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/mintur-turismo-de-aventura-producto-priorizado-en-el-ecuador/>

- Moreno, F. (2015). El Turismo Deportivo como objeto de conocimiento. TURyDes.
- Narvaez, E. (2014). El Turismo Alternativo: una opción para el desarrollo local. Revista de Ciencias Sociales y Humanas del Instituto de Investigaciones SocioEconómicas, 9-18.
- Nieto, E. (24 de Junio de 2018). Tipos de Investigación. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/250080756.pdf>
- OMT. (2002). Turismo: Panorama 2020. Previsiones mundiales y perfiles de los segmentos de mercado. Madrid: OMT.
- OMT. (2014). Global Report on Adventure Tourism. Madrid: OMT.
- OMT, O. M. (2008). Introducción al turismo. Obtenido de <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2018/02/Introducci%C3%B3n-al-turismo-de-la-OMT.pdf>
- Organización Mundial del Turismo, O. (2019). Introducción al Turismo. Obtenido de <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>
- Porras, J. (s.f). Bicicleta. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/494332158/lus>
- Rivera, M. (2010). Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía. Obtenido de <https://www.ecuador-turistico.com/2014/02/turismo-en-ecuador-kayak-en-las-islas-galapagos.html>
- Rojas-Soriano, R. (2013). Guía para realizar investigaciones sociales (Vol. 38ava ed.). México D.F: Plaza y Váldes Editores.
- SECTUR. (2004). Turismo alternativo "Una nueva forma de hacer turismo". Obtenido de <https://cedocvirtual.sectur.gob.mx/janium/Documentos/006145.pdf>
- SECTUR. (16 de Abril de 2008). Glosario. Obtenido de [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx#Glosario\\_D](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx#Glosario_D)
- Velayos, T. L. (Junio de 2014). Bicitren. Recuperado el 8 de Junio de 2023, de <http://www.madrid.org/bvirtual/BVCM016184.pdf>

**Anexos**